Nr 8

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 15 Maj 1949 CENA 25 ZŁ

Jednogłośnie przyjęty wniosek na Zjeździe Delegatów Okręgów A. P.:

— „Wszyscy członkowie Automobilklubu Polski stałymi prenumeratorami naszego pisma!“

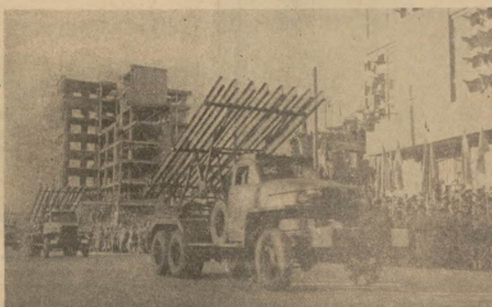
ZA KIEROWNICĄ

szczegóły patrz str. 10

Z Defilady Transportu







W dniu 1-szo majowego święta motoryzacja stanęła do defilady z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. W pochodzie brały udział nasze ciężarówki STAR-20 (zdjęcie górne), ciągniki URSUS oraz liczne jednostki samochodowe Wojska Polskiego. Tłumy warszawiaków szczególnie gorącymi oklaskami powitały niezwyciężone „katiusze“, jadące na naszych samochodach.

Bezpieczeństwo Ruchu w interesie każdego kierowcy

Powstaje Milicja Drogowa

„Rozpoczynamy bitwę o porządek na drogach publicznych“ oświadczył dyrektor Departamentu Samochodowego Ministerstwa Komunikacji, Romuald Rakowski, na dwudniowej odprawie kontrolerów ruchu drogowego w Polsce.

W toku obrad ustalono, że Ministerstwo Komunikacji wyposaży kontrolerów ruchu drogowego w konieczne środki lokomocji, mundury itp. Kontrolerzy opiekować się będą specjalnie drogami o dużym nasileniu ruchu. Następnie poruszono zagadnienie picia alkoholu przez niektórych kierowców. Na uwagę zasługuje tu fakt, że na skutek zarówno specjalnych akcji społecznych, jak nowych zarządzeń władz, skłonności do „pokrzepiania się“ przejawiają się coraz rzadziej, co wybitnie przyczyniło się do zmniejszenia liczby wypadków.

Dużą uwagę zwrócono na umiejętność używania przez kierowców świateł, które również były przyczyną dużej ilości wypadków. Stwierdzono, że nawet tak dobrze zorganizowane przedsiębiorstwa, jak Miejskie Zakłady Komunikacyjne i PKS nie doceniają roli właściwego oświetlenia pojazdów mechanicznych, za co otrzymały upomnienie od „światłoczułego“ Departamentu Samochodowego MK.

Rok 1949 — to również rok właściwych znaków drogowych na właściwych miejscach i usunięcie nonsensów w tej dziedzinie. Znaki muszą być takie, jakie przewidują przepisy międzynarodowe i ustawione w przepisowej odległości. Stare niemieckie znaki drogowe, pokutujące jeszcze na naszych drogach, a zwłaszcza na Ziemiach Odzyskanych, mają zniknąć w tak samo szybkim tempie, w jakim ziemie te zostały zagospodarowane.

Rok 1949 — to walka z zawalidrogami — z pojazdami konnymi, które nie tylko, że nie stosują się do przepisów ruchu drogowego, ale stają się prawdziwym niebezpieczeństwem. Woźnica musi wreszcie zrozumieć, która jest strona prawa, że naftę i lampę można wszędzie kupić i że nie wolno mieć „okolicznościowych“ postojów przed skrzyżowaniami dróg.

Bitwę o porządek na drogach wygramy, o ile zarządzenia 2-dniowego zjazdu kontrolerów ruchu drogowego z całej Polski będą zrealizowane. Przypuszczać należy, że rok 1949, w dziale statystyki wypadków spowodowanych katastrofami będzie zamknięty minimalnymi stratami.

Czajkowski

Z UKOSA

OJCOWIE MIASTA KIEROWCOM

Niedawno Zarząd Miejski rozplakatował zarządzenie zabraniające przejazdu pojazdów konnych oraz postoju wszelkich pojazdów, w pewnych oznaczonych godzinach na głównych ulicach Warszawy.

Jaki był cel wydawania takiego rozporządzenia, skoro kierowcy obowiązani są do przestrzegania tylko znaków drogowych. Nie można przecież od nikogo wymagać, aby uczył się na pamięć punktów obwieszczenia. Mijałoby się to zresztą z celem, bowiem przez Warszawę przewija się dziennie setki pojazdów zamiejskich, których kierowcy mogą nie znać obwieszczeń Zarządu Miasta.

Czy nie wystarczyłby wobec tego list Zarządu Miasta do Ruchu Kołowego z nakazem natychmiastowego wystawienia odpowiednich oznaczeń? Zaoszczędzono by w ten sposób sporo papieru, niezbyt celowo wydanego.

As.

Narada wytwórcza w GŁÓWNYCH WARSZTATACH P. K. S.

Narada wytwórcza w Głównych Warsztatach PKS wykazała naprawdę socjalistyczne podejście do pracy i wielkiego zadania oszczędności wśród naszych kolegów-warsztatowców PKS-u.

Plan naprawy silników, zgodnie z powziętym postanowieniem, wykonany zostanie do dnia 10 listopada, co da w efekcie przekroczenie rocznego planu pracy o 20%. Jeszcze potężniej brzmi zobowiązanie dotyczące planu napraw podwozi. Plan roczny wykonany zostanie w dniu 6 lipca. W ten sposób plan roczny wykonany zostanie w 56%.

Nie mniejsze są indywidualne zobowiązania pracowników. Ob. Zarębski Czesław, szlifierz wałów korbowych, zobowiązał się wykonać normę w 163%, a ob. Urbański Klemens, tokarz, w 165%. Monter podwoziowy, ob. Musiał Edward, w 198%. Monter podwoziowy, ob. Nowak Henryk, w 191%. Monter silnikowy, ob. Ruclak Feliks, w 171%. W czasie dyskusji, która wywiązała się po złożeniu zobowiązań, szereg pracowników złożyło projekty usprawnienia pracy i zwiększenia oszczędności.

Suma oszczędności zadeklarowana przez Główne Warsztaty PKS wynosi w roku bieżącym 15.677.000 zł, co stanowi 20% całości budżetu!

Autokar Orbisu

STALOWA STRZAŁA

Warszawiacy znają już dobrze sylwetkę autocaru z przyczepą, stanowiącego własność „Orbisu“, zwaną popularnie „Stalową strzałą“. Ponieważ jednak tylko nieliczni mogli zapoznać się z nim, jako pasażerowie, podajemy krótki opis autocaru:

Autobus i przyczepa są pojazdami nie seryjnymi; wykonane zostały jako modele pokazowe włoskiej fabryki Viberti, na wystawę samochodową w Paryżu; zakupione przez Orbis rozpoczęły służbę w maju 1948 roku ze stanem licznika 450 km. Autobus, to podwozie i silnik Fiata 666-RN, w luksusowym skarosowaniu przez Viberti; przyczepa zaś jest całkowicie wykonana przez powyższą firmę. — Całość każdym swym szczegółem potwierdza słuszną i celową dbałość o największą wygodę i uprzyjemnienie podróży.

Tak więc „Stalowa Strzała“ posiada aparat radiowy z centralnym głośnikiem w autobusie i w przyczepie. W razie chęci słuchania radia tylko przez kilka osób, głośniki są wyłączane, a każdy z pasażerów ma możność korzystania z maleńkiego głośnika, wbudowanego w oparcie fotela, na wysokości głowy. Włączniki znajdują się na poręczy tuż obok dźwigienki zezwalającej na dowolne pochylenie oparcia. Urządzenie radiowe jest oczywiście połączone z przyczepką, posiadającą ponadto telefon do autobusu. W obu częściach tego pociągu drogowego, mieszczącego wygodnie 54 osoby — 2 obsługi, są dwie ubikacje z umywalniami i bieżącą wodą. W przewidywaniu letnich wycieczek i turystyki górskiej, tak autobus jak i przyczepa posiadają elektrycznie zsuwany dach. Przyczepa, celem umożliwienia lepszej zwrotności, jest wyposażona w oś tylnią o kołach osadzonych ruchomo na zwrotnicach. W praktyce, zezwala to na jazdę całego pociągu, na zakrętach po tym samym torze. Autobus przeszedł dotychczas 18.000 km bez żadnych poprawek. Niskie zużycie paliwa (45 l na 100 km), wysoka szybkość podróżna— 55 km/godz., wygoda i doskonała widoczność kwalifikuje „stalową strzałę“ jako naprawdę wartościowy sprzęt naszej turystyki autobusowej.

AN.



Sensację na ulicach Warszawy wzbudza nowoczesny autokar marki FIAT, należący do Polskiego Biura Podróży „Orbis“.

MOTORY POSTĘPU i POKOJU

Wiadomości napływające zza „wielkiego stawu", świadczą o stale pogarszającej się sytuacji gospodarczej w Stanach Zjednoczonych. Mimo kurczowych prób sztucznego nakręcania konjunktury przy pomocy ogromnych zamówień wojskowych, ekonomia nie poprawia się. Według danych amerykańskich związków zawodowych, ilość całkowicie bezrobotnych przekracza już w tej chwili w USA 5 milionów a 9 milionów ludzi pracuje tylko częściowo. W Nowym Yorku milion żywicieli rodzin jest już bez pracy. Jednocześnie zaznacza się gwałtowny spadek cen hurtowych, liczba bankructw wzrasta z roku na rok.

Oczywiście, że potężny amerykański organizm gospodarczy, jakkolwiek chory, ma jeszcze wielkie siły. Ale kapitaliści ogarnięci są rozpaczą. I ta rozpacz podsuwa im najdziksze pomysły. Szaleństwo eksministra wojny Forrestala, który widział już w swoim obłędzie „wojska rosyjskie" na Florydzie, jest szaleństwem całej jego klasy bankierskiej. Panika i histeria wojenna, którą usiłują zatruć cały świat, jest właściwie ich paniką i histerią.

Ale na szczęście promień działania imperialistycznych szaleńców zwęził się znacznie i zwęża co raz wyraźniej. Bliskie wyzwolenie całych Chin jest wyrazem tych ogromnych zmian w świecie, jakie nastąpiły po zwycięskiej wojnie z faszyzmem. Bezpośrednim jej skutkiem było oswobodzenie całego szeregu krajów spod działania kapitalistycznego ustroju kryzysów i wojen. Pośrednim skutkiem jest zwycięska walka wyzwoleńcza ludów kolonialnych i półkolonialnych i potężne pokojowe budownictwo w ZSRR i w krajach demokracji. W ten sposób obóz antyimperialistyczny, obóz postępu i pokoju wzmaga swoje siły, potężnieje, rozrasta się. Co raz większe połacie naszego globu stają się niedostępne dla szalejących bankierów z Wall Street.

Ten historyczny proces jest najbardziej znamienny dla naszych czasów. Przeciwko motorom zagłady i wojny pracują dziś potężne motory postępu i pokoju. Najpotężniejszym takim motorem jest socjalistyczny Związek Radziecki, to państwo i ten naród, które wynosząc na swoich barkach cały prawie ciężar ostatniej wojny, doprowadziły ją do zwycięskiego końca pod hasłem demokratycznego pokoju, pokoju, który by postawił tamę wszelkim zakusom imperialistycznym. Jego przeciwstawieniem jest „pokój imperialistyczny" władców Wall Street'u, a więc pokój, będący tylko przedpokojem wojny.

W tym przedpokoju tłoczy się wielu klientów, lecz rzućmy na nich okiem — nie ma wśród nich ani jednego narodu. Widzimy tam tylko ministrów, widzimy prawicowych socjaldemokratów, widzimy bankrutujących bankierów londyńskiej City i wysłanników Watykanu, ale ani jednego przedstawiciela mas ludowych. Panowie ci podpisują i błogosławią pakty Atlantyku i Unii Europejskiej, ale całe narody, ale ogromne masy ludowe protestują przeciwko ich zgubnej polityce, przeciwko polityce kryzysu i wojny.

Potężna ofensywa pokoju, jaką prowadzą pod przewodem Związku Radzieckiego setki milionów ludzi na całym świecie, rozwija się pomyślnie i potężnie. Nacisk opinii światowej, nacisk milionowych mas zwiększa się co raz bardziej i wszystko wskazuje na to, że będzie on wzrastał bez przerwy. I tylko na tym gruncie stają się zrozumiałe sukcesy dyplomatyczne obozu pokoju, jakie mamy stale do zanotowania. Takim sukcesem jest niewątpliwie porozumienie nowojorskie czterech mocarstw na podstawie którego zbiera się w Paryżu w dniu 23 maja konferencja ministrów spraw zagranicznych ZSRR, USA, Francji i Anglii.

Nie należy popadać w łatwe złudzenia, że konferencja ta od razu naprawi wszystkie, szkody, spowodowane obłędnym sabotażem pokoju, którym zajmują się od czterech lat Anglosasi. Ich „przygotowania" do konferencji wskazują raczej na coś wręcz odwrotnego. Oto uważali oni za wskazane szybkie „uchwalenie" jakiejś „konstytucji" zachodnio-niemieckiej i całym szeregiem drobnych szykan dokazują jak małe, nierozumne dzieci przed wielkim przyjęciem. Ale ich zuchwałe i nieroztropne szaleństwa mają granice. Rozumieją już, że motory postępu pracują, że świat już nie należy do nich niepodzielnie, że obóz pokoju ma silniejsze nerwy i lepsze motory.

pł

SAMI SOBIE



Piękna świetlica powstanie jeszcze w tym roku przy Wojskowych Zakładach Motoryzacyjnych we Wrocławiu. Pracownicy Zakładów zadeklarowali ochotnicze wykończenie wszystkich robót (za wyjątkiem murarskich) poza godzinami pracy. Przyjemny i zasłużony wypoczynek znajdą tu robotnicy WZMów.

Projekt umowy międzynarodowej o ruchu samochodowym

Organizacja Narodów Zjednoczonych podjęła po wojnie prace nad rewizją umów międzynarodowych z roku 1926, a dotyczących spraw ruchu drogowego oraz sygnałów i znaków drogowych. Umowy powyższe, zwane konwencjami, regulowały główne zasady ruchu samochodowego, umożliwiając używanie pojazdu, zarejestrowanego w jednym z państw umownych, do ruchu na drogach każdego z innych pństw należących do konwencji. W ten sposób obywatel polski, pragnąc udać się samochodem np. do Francji, może w Polsce otrzymać dokumenty międzynarodowe, które pozwalają mu jechać na polskich znakach rejestracyjnych, bez konieczności wyrabiania w każdym kraju dokumentów. Dokumenty te były wydawane przez Automobilkluby, które w tym celu zawarły umowę gwarancyjną, biorąc jednocześnie odpowiedzialność przed swymi rządami za przestrzeganie przepisów celnych. Umowy międzynarodowe ustalały również główne zasady ruchu drogowego i samochodowego we wszystkich krajach oraz jednolity system znakowania na drogach.

Jednakże postęp techniki samochodowej oraz olbrzymi rozwój ruchu samochodowego, jaki nastąpił ostatnio, wywołał konieczność wprowadzenia dość znacznych zmian w międzynarodowych przepisach o ruchu samochodowym drogowym, o normach technicznych samochodów i motocykli oraz uzupełnienia znaków drogowych.

Z tych względów władze Organizacji Narodów Zjednoczonych zleciły w r. 1948 Podkomitetowi Transportów Drogowych w Genewie zajęcie się sprawą opracowania projektu nowej umowy międzynarodowej dotyczącej ruchu samochodowego oraz drogowego.

W wyniku prac, które trwały od marca 1948 r. do lutego 1949 r., zostały przygotowane cztery projekty nowych konwencji. Opracowane projekty będą poddane szczegółowym rozważaniom na specjalnej konferencji, która będzie zwołana w ciągu tego roku.

E. Leliwa

Z doświadczeń Transportowców w ZSRR

Wytknięta droga postępu

Wpływ prac naukowych na wykonawstwo, wpajanie nawej techniki, okazywanie wszelkiej pomocy nowatorom zapewniają szybki postęp gospodarki narodowej. Takie jest zadanie Centralnego Naukowo-Badawczego Instytutu Trasportu Samochodowego w Związku Radzieckim. Wyniki badań naukowców służą pomocą pracownikom transportu samochodowego, a więc w pierwszym rzędzie kierowcom. Wykorzystanie pełnej zdolności przewozowej samochodów ciężarowych jest celem kierowców „STUTYSIĘCZNIKÓW" przodowników pracy w transporcie samochodowym. Praca ich oparta jest na zrozumieniu i opanowaniu techniki transportu.

W ubiegłym roku 33% przewozów samochodowych - towarowych wykonało w Związku Radzieckim 17% kierowców „stutysięczników".

Tak np. kierowca Stepanenko wykonał na samochodzie ciężarowym ZIS-5 107.000 km do naprawy głównej, aczkolwiek samochód ten objął po przebiegu 156 000 km. Otrzymawszy następnie nowy samochód wykonał dotąd 115 000 km bez głównej naprawy.

Kierowcy Krugłow i Stanicki, jeżdżący na zmianę, otrzymali samochód JAG-6 (z silnikiem Diesla) po głównej naprawie, który przebiegł 254 000 km. Wykonali na tym samochodzie już 124 324 km, bez naprawy głównej i zobowiązali się doprowadzić przebieg do 150 000 km tak, aby powierzony im samochód wykonał w ich rękach 400 000 km!

Dlatego właśnie przedsiębiorstwa przewozowe należące do Zjednoczenia Stawropolskiego wykazały średnie przebiegi między dwoma głównymi naprawami (tzw. okres międzynaprawczy) dużo *wyższe* od norm, np. na GAZ-AA zamiast normy 40 000 km osiągnięto średnio ponad 60 000 km, na ZIS-5, zamiast normy 60 000 km, osiągnięto średnio 75 000 km, a w Pskowskim Zjednoczeniu osiągnięto nawet 79 000 km średnio! „Stutysięcznicy" podciągnęli średnie przebiegi wzwyż, a młodsi koledzy podążyli za nimi w miarę swych możliwości. Dzięki tym wynikom można było podnieść normy dla samochodów GAZ-AA do 45 000 km i dla ZIS-5 do 70 000 km.

Oczywiście dzięki przedłużeniu okresów międzynaprawczych wydatnie wzrosła ilość wykonanych tonokilometrów (ton przewiezionych na określoną odległość). W Kalininowskim Zjednoczeniu 30% opon wykonało przebiegi ponad normę, a w Stalingradzkim około 40%. W jednym z moskiewskich przedsiębiorstw przewozowych wycofano we wrześniu 21 opon wymiaru 34×7 po średnim przebiegu 52 000 km, przy normie przebiegu 35 000 km. Wyniki te zawdzięcza się tylko umiejętnemu i sumiennemu obchodzeniu się z ogumieniem, co jest zasługą kierowców i tych, którzy im wskazali drogę postępu.

(Akc.)

POLSKA i ŚWIAT zza kierownicy

Krajowa produkcja ogumienia rozwija się pomyślnie. W lutym wyprodukowano 13 tys. opon samochodowych, co równa się 115% planu, 2 550 opon motocyklowych (170% planu) i 186 407 opon rowerowych (115% planu).

—O—

W roku bieżącym eksport Czechosłowacji obejmie 80% produkcji samochodowej i 35% motocyklowej. Polska stoi na pierwszym miejscu wśród odbiorców w dziedzinie motoryzacji. Mamy bowiem otrzymać łącznie 29% całego motoryzacyjnego eksportu czeskiego.

—O—

W Szczypiornie koło Kalisza utworzono skład konsygnacyjny części zamiennych do importowanych z Czechosłowacji ciągników „Zetor". Nie posiadając charakteru samodzielnej składnicy, magazyn ten będzie również zaopatrzony w części do ciągników „Steyr".

—O—

W Chinach Ludowych mają być wprowadzone lekkie pojazdy silnikowe o typie zbliżonym do rikszy. Chiński przemysł wezwał konstruktorów na całym świecie do zaprojektowania takiego pojazdu. Czeskie fabryki motocyklowe mają już przygotowany prototyp.

—O—

Planowana produkcja miesięczna przemysłu austriackiego przedstawia się następująco:

Steyr — 150 ciężarowych 3,5 ton. 500 ciągników.
Diesel. Puch — 420 motocykli 123 cm.
Gräf-Stift — 30 autobusów.
Saurer — 40 ciężarowych 5-ton. i autobusów.

—O—

Według sprawozdania związku amerykańskich producentów samochodowych daje się zauważyć w USA obniżenie eksportu. Tak np. w styczniu br. eksportowano tylko 27 tys. pojazdów, co jest niewielkim odsetkiem produkcji. Amerykanie przyznają więc sami, że ani szumna reklama, ani handlowe machinacje nie dały oczekiwanych rezultatów.

—O—

Rumuński przemysł motoryzacyjny w Tamesvaru wypuścił pierwszy autobus, który zmontowany został z części całkowicie wyprodukowanych w Rumunii. Również fabryki w Malaxa rozpoczęły wyrób samochodów ciężarowych i traktorów przeznaczonych na rynek wewnętrzny.

—O—

W Nowej Zelandii z 210 000 pojazdów mechanicznych kursujących na drogach, większość jest prawie zupełnie przestarzała. I tak 40% ma 5—10 lat, 26% 11—15 lat, 25% ma więcej niż 15 lat. Jedynie 9% pojazdów liczy mniej niż 5 lat. Ze względu na brak dolarów rynek jest stale nienasycony i otwarty dla przemysłu europejskiego.

—O—

Na ulicach miasta Wolverhampton pojawił się nowy samochód opatrzony z tyłu dużą tablicą: „Proszę, przejeżdżajcie uważnie. Czekałem na ten samochód dwa i pół roku".

—O—

Koncern Forda przygotowuje się do założenia fabryki w Pakistanie, która wyrabiać będzie samochody dla Środkowego Wschodu. Ciekawe skąd taka nagła troska z „łaski" imperialistów o bosonogich mieszkańców Pakistanu. Czy aby nie chodzi o tanią siłę robocza?

Ceny pojazdów mechanicznych w CSR

Ogólne podniesienie stopy życiowej w Czechosłowacji pozwoliło na zwyżkę cen pojazdów mechanicznych. Równocześnie udostępniono zakup drogą bezprzydziałową bez udowodnienia konieczności nabycia pojazdu przez Ministerstwo Gospodarki. Tak więc szerokie rzesze sportowców i entuzjastów motoryzacji mogą zaspokoić swe marzenia.

Zmiana cen pojazdów mechanicznych w CSR da się ująć w następujących punktach:

Wozy ciężarowe i części do nich są obecnie sprzedawane w przydziale za cenę o 6% wyższą od poprzedniej. Motocykle o 5%, a wozy osobowe od 70% — 130%. Ceny zaś wolnorynkowe (bez przydziału) wahają się w swej zwyżce od 250 — 370%.

Dla przykładu podajemy cenę motocykla CZ-125 w przydziale równą 19.860 kcs. a w wolnej sprzedaży 26.600 kcs. Natomiast motocykl Jawa-250 kosztuje 33.555 kcs i 44.258 kcs. (Oficjalny stosunek złotego do korony wynosi 8:1). Ciekawe jest sprawozdanie biura sprzedaży „UP-20", które podaje, iż w jednym miesiącu po zmianie cen i wprowadzeniu wolnej sprzedaży, nabyto 3.356 motocykli (1617 — CZ 125, 1299 — Jawa 250, 261 — Manet 90, 179 — Ogar 350). Jak widzimy, motocykle są głównym punktem zainteresowania czeskich sportowców.

Roma

Trzykołowa... Ciężarówka

Szwedzka fabryka Mälardalens Sörmlands Traktor A. B. w Sztokholmie rozpoczęła produkcję trzykołowego wozu ciężarowego o nośności 1,5 tony. Przednie koło jest znacznie większe; samochód jest napędzany silnikiem jednocylindrowym.

Przed wielką zmianą w organizacji transportu

SPRAWY NASZEGO ZAWODU

KOLUMNY SAMOCHODOWE

Na jednym z ostatnich posiedzeń Podkomitetu Motoryzacyjnego Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów ustalono wytyczne do organizacji kolumn samochodowych. Przy okazji przypominamy, że Uchwała Rady Ministrów z dnia 23.II.1948 r. w sprawie gospodarki samochodami państwowymi wprowadziła obowiązek ujęcia tej gospodarki w ramy organizacyjne kolumn samochodowych.

Kolumna samochodowa jest tworem nowym i dotychczas, poza wojskiem, nie praktykowanym. Już obecnie nasuwają się pewne wnioski, które przedstawię poniżej:

Jeśli kolumna samochodowa ma być jednostką administracyjno-techniczną, która garażuje samochody, obsługuje i zaopatruje je oraz dokonuje bieżących napraw i oprócz tego ma prowadzić rachunkowość, która wreszcie ma nam powiedzieć ile kosztuje eksploatacja samochodów państwowych — to jasne jest, że musi mieć wszystkie warunki pomieszczeniowe, techniczne i personalne, które zezwolą na spełnianie powierzonego zadania. Warunki te są jednak najtrudniejszą stroną całego przedsięwzięcia. Oczywiście samochody państwowe i teraz garażują, są obsługiwane i naprawiane. Zdawałoby się więc, że nic łatwiejszego, jak dać im tylko statut organizacyjny i nazwę, a wszystko będzie załatwione. Niestety tak być nie może. Trzeba sobie wyraźnie powiedzieć, że naszą gospodarkę samochodową uporządkować możemy tylko poprzez organizację kolumn samochodowych. Forma organizacyjna to tylko jeden z czynników tak jak z nią związane normy, przepisy i instrukcje samochodowe, które mają ułatwić uporządkowanie całego zagadnienia. Uzdrowić i ulepszyć gospodarkę samochodową mogą tylko ludzie, którym Państwo powierzyło opiekę nad taborem samochodowym. Któż są ci ludzie? To kierowcy, pracownicy obsługi technicznej i administracyjnej. Od ich dobrej woli, od ich uzdolnień fachowych zależeć będzie, czy nasze kolumny samochodowe spełnią swe zadania.

Do sprawy tej powrócimy jeszcze nie jeden raz w miarę jak ona się będzie rozwijała i realizowała.

W.



Przodownik pracy f-my C. Hartwig Henryk KOŁODZIEJSKI należy do czołowych kierowców swego przedsiębiorstwa. Mimo częstych kursów na trasach dalekobieżnych nie miewa kłopotów ze swoim wozem, dzięki racjonalnej pielęgnacji i częstym przeglądom.

KIELECKI ODDZIAŁ PRZY PRACY

W ramach zakrojonej na szeroką skalę akcji szkoleniowej, prowadzonej wśród członków przez Zarząd Oddziału Kieleckiego ZZT — Oddział Automobilistów, w ostatnich dniach zakończono kurs mający na celu pogłębienie wiedzy teoretycznej i praktycznej w obsłudze silników wtryskowych (Diesla).

Kurs ukończyło ponad 100 członków Oddziału.

Następne kursy są w stadium organizowania.

Ta pożyteczna akcja powstała z inicjatywy ob. St. Czarnego, przewodniczącego Zarządu Oddziału przy poparciu Kom. Wojewódzkiego PZPR, oddziału Ruchu Drogowego Komunikacyjnego, Urzędu Wojewódzkiego, oraz kierowców Stacji PKS.

Słuchacze kursu zapoznali się praktycznie z obsługą najnowocześniejszego taboru na paliwo ciężkie, co przyczyni się do racjonalnego konserwowania cennego sprzętu.

S. Lesiak

Będziemy kierowcami



Zwarte szeregi junaków SP brały udział w obchodach 1-szo majowych.



Zarówno na samochodach jak i pieszo defilowały ośrodki motoryzacyjne. Młodzież z kursu SP w Sopocie podczas przemarszu manifestowała swą chęć pracy dla Polski Ludowej

zdjęcia A. Jaworski

To Cię NA PEWNO zainteresuje

Nigdy nie należy zmieniać siły sprężyny śrubowej, naciskającej na przeponę pompki paliwowej. Sprężyna ta wyregulowana jest tak, aby nie móc przecisnąć paliwa poprzez zamknięty zaworek iglowy w komorze pływakowej gaźnika. Ciśnienie paliwa, wytwarzane przez pompkę paliwową powinno wynosić 0,25 kg/cm², aczkolwiek spotyka się niektóre pompki, wyregulowane na ciśnienie 0,35 kg/cm² (w zależności od gaźnika). Nadmierne ciśnienie pompki paliwowej może spowodować przelewanie się paliwa przez komorę pływakową, co oprócz nadmiernego zużycia paliwa może wywołać pożar.

Korpus pompki paliwowej posiada w dolnej swej części pod przeponą kilka otworów. Służą one do zabezpieczenia w przypadku pęknięcia przepony — od przedostawania się paliwa do miski olejowej silnika. Dla tego też należy dbać o to, aby otworki powyższe były zawsze czyste i nie zatkane. Gdyby otworki te nie przepuszczały paliwa nazewnątrz, to paliwo wpływając do miski olejowej rozcieńczałoby olej i mogłoby spowodować wadę smarowania, a co za tym idzie — uszkodzenie łożysk i tłoków.

Zatkanie się otworku rozpylacza głównego w gaźniku należy do niezmiernie rzadkich wypadków, to też nie należy troszczyć się o czystość rozpylacza głównego. Natomiast najdrobniejsza zawiesina lub kropelka wody może zatkać otworek rozpylacza rozruchowego w gaźniku. Poznamy to niezwłocznie po tym, że silnik będzie zatrzymywał się na wolnych obrotach i na jałowym biegu. Wystarczy jednak po wyjęciu rozpylacza rozruchowego — przedmuchać go ustami, a najwyżej przetkać go drucikiem (aluminiowym lub miękkim miedzianym), bądź szczeciną i silnik niezwłocznie pracować będzie prawidłowo. Nie można jednak poprzestać na tej czynności, lecz trzeba usunąć zasadniczą przyczynę zatykania się rozpylacza: oczyścić filtr paliwa.

Podczas smarowania i pryskania podwozia należy uważać, aby olej lub nafta nie dostały się do gumowych części, jak: osłony przegubów, „silentbloki", gumowe poduszki zawieszenia mechanizmów itp. Guma „nie znosi" smarów i psuje się. Gdy chcemy koniecznie nasmarować jakiekolwiek gumowe łożysko, to użyjemy do tego celu płynu hamulcowego lub gliceryny.

Wiele samochodów niemieckich posiada tuleję wałka kierownicy (pod kołem kierowniczym) wykonaną z materiału żywicznego. Kierowcy często smarują takie piszczące łożysko olejem. Wskutek tego tuleja żywiczna „puchnie" i kierownica zamiast lżej — poczyna chodzić ciężej, aż wreszcie zacina się i nie daje się obracać. Pamiętajmy, że łożysk żywicznych nie smaruje się wcale, nie znoszą bowiem one oleju.

Gęste sitko z miedzianej siatki nie przepuszcza wody. To też wlewając paliwo przez gęstą siatkę miedzianą zatrzymamy najdrobniejsze nawet ilości wody i zabezpieczymy się od zanieczyszczenia gaźnika.

DROGOWE PUNKTY SANITARNE

Coraz częściej na drogach, na ścianach domków, w których mieszkają dróżnicy, widzimy znak czerwonego krzyża, umieszczony w białym kole na niebieskim prostokącie. Jest to znak informujący, że w domku dróżnika, tzw. „koszarce", znajduje się apteczka drogowa, zawierająca leki niezbędne przy udzielaniu pierwszej i prowizorycznej pomocy w razie wypadku samochodowego. Dróżnik, pod którego opieką apteczka się znajduje, przeszedł specjalne przeszkolenie i posiada instrukcję, jak należy korzystać z apteczki drogowej.

Takie punkty sanitarnej pomocy drogowej organizują władze drogowe przy pomocy Polskiego Czerwonego Krzyża. Opracowany przez Ministerstwo Komunikacji plan sieci punktów pomocy sanitarnej na drogach przewiduje utworzenie w całym Państwie w kilku etapach 1700 punktów, z czego na poszczególne województwa przypada: warszawskie 179, białostockie 52, lubelskie 39, kieleckie 214, rzeszowskie 36, krakowskie 192, łódzkie 108, śląsko-dąbrowskie 150, dolnośląskie 213, pomorskie 172, poznańskie 158, szczecińskie 65, gdańskie 31 i olsztyńskie 79.

Spośród wszystkich województw na pierwsze miejsce w realizacji sieci punktów sanitarno-drogowych wysunęło się województwo kieleckie, organizując 214 apteczek, a więc wykonując całkowicie plan.

W roku bieżącym Ministerstwo Komunikacji przewiduje uruchomienie około 350 dalszych apteczek na najbardziej uczęszczanych szlakach ruchu samochodowego. Należy podkreślić, że akcja ta prowadzona jest dotychczas jedynie z inicjatywy i wysiłkiem władz drogowo-samochodowych, przy współudziale Polskiego Czerwonego Krzyża.

E. Leliwa

Jeszcze raz przypominamy

MIJA TERMIN WYMIANY

Rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Obrony Narodowej, Administracji Publicznej z roku 1948 wprowadziło, jak wiadomo, nowe pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, zwane w skróceniu prawami jazdy. Nowe prawa jazdy dzielą się na cztery kategorie: IV-a — uprawniające do kierowania motocyklami, III-a — uprawniające do prowadzenia samochodów osobowych i ciężarowych, ale **niezarobkowych**, do nośności półtorej tony (III-b — tylko ciągniki rolnicze), II-a — zezwala na kierowanie samochodami osobowymi i ciężarowymi również i zarobkowymi do nośności czterech ton oraz I-a — upoważnia do prowadzenia wszelkich samochodów nie wyłączając autobusów i pociągów drogowych. Jak wiadomo, również wszyscy kierowcy posiadający dotychczasowe prawa jazdy, wydane do dnia 22 sierpnia 1948 r. (a są to pozwolenia wystawiane przez urzędy wojewódzkie, przez okręgowe urzędy samochodowe, przez Automobilklub Polski, przez Związek Zawodowy Transportowców, a nawet i przez inne jeszcze instytucje) muszą być wymienione na nowo w terminie do dnia 30 czerwca 1949 roku. Wymiana odbywa się we wszystkich starostwach na obszarze całego Państwa. Według posiadanych informacji dotychczas wymieniono około 30% praw jazdy. Wobez krótkiego czasu, jaki pozostał do zakończenia wymiany, trzeba, aby opieszali zgłosili się co rychlej do starostw, na obszarze których zamieszkują i złożyli potrzebne do wymiany dokumenty, nie odkładając tej sprawy do ostatniej chwili. Jak wiadomo, Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie do urzędów wojewódzkich, aby przyśpieszyć wymianę praw jazdy, przede wszystkim kierowcom zawodowym, którym przysługuje prawo jazdy I-ej i II-ej kategorii.

W celu wymiany prawa jazdy należy złożyć wniosek na druczku, który można otrzymać w starostwie lub w Oddziale Związku Zawodowego Transportowców lub Automobilklubu Polski. Do wniosku dołączyć należy 2 jednakowe fotografie (wymiary 4 x 6 cm) oraz potwierdzenie miejsca zamieszkania, wydane przez zarząd gminny, przez biuro meldunkowe lub przez administrację domu. Oczywiście trzeba również dołączyć posiadane dotychczas prawo jazdy, które po sprawdzeniu zostaje na razie zwrócone kierowcy.

Dotychczasowe prawa jazdy niezwrócone (koloru zielonego) wymieniane są na pozwolenia kategorii III-a. Natomiast prawa jazdy samochodowe (koloru czerwonego) wymieniane są albo na pozwolenie kategorii II-ej, albo I-ej.

Pozwolenia kategorii I-ej otrzymać mogą ci kierowcy, którzy posiadają zawodowe (koloru czerwonego) prawa jazdy i albo

a) kierują lub kierowali autobusami lub pociągami drogowymi (pociąg drogowy to, jak wiadomo, samochód-ciągnik oraz dwie lub więcej przyczepek) dłużej aniżeli 12 miesięcy, albo

b) posiadają zawodowe prawo jazdy od 10 lat i w ciągu tego okresu przez 4 lata kierowali samochodami.

Pozwolenie kategorii II-ej mogą otrzymać ci, którzy posiadają zawodowe (koloru czerwonego), lecz nie mają kwalifikacji do uzyskania kat. I-ej, a złożą dowody, że co najmniej od 12 miesięcy pracują jako kierowcy samochodowi.

Ponieważ w wyniku działań wojennych i represji hitlerowskich bardzo wielu kierowców potraciło swoje dokumenty, a między innymi prawa jazdy oraz potwierdzenia pracy, można udowadniać okres posiadania prawa jazdy i dotychczasową swą praktykę zawodową za pomocą zeznań wiarygodnych świadków, którzy pracowali razem z kierowcą. Zeznania muszą być uwierzytelnione przez Oddział Związku Zawodowego lub Automobilklub Polski, albo też w innym trybie przepisanym dla odtwarzania zaginionych dokumentów.

Na zakończenie warto dodać, że ci spośród posiadających prawo jazdy zarobkowe, którzy co najmniej od 5 lat pracują jako kierowcy, dopuszczeni są do egzaminu na I-szą kategorię.

Podając powyższe informacje, pragniemy jeszcze raz zachęcić do poczynienia wszelkich starań, aby jak najprędzej wymienić posiadane prawo jazdy na nowe, nie odkładając tego — jak to się zwykle u nas dawniej czyniło — na ostatnią godzinę.

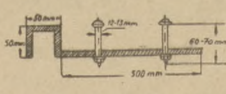
Przystosowanie samochodu do przewozów wojennych

Z doświadczeń kierowców Radzieckich

Samochody nasze nie zawsze przystosowane są całkowicie do specjalnych warunków, jakie wynikają z różnorodności przewozów wojennych. Zapoznajmy się więc (w szczególności zaś mechanicy jednostek) z możliwościami budowy specjalnych urządzeń, jakie wypraktykowali w czasie wojny kierowcy naszej bratniej Armii Radzieckiej.

JAK WYKONYWANO DESKI NA SIEDZENIA I JAK WYKORZYSTYWANO JE PRZY ŁADOWANIU KONI I SPRZĘTU WOJENNEGO

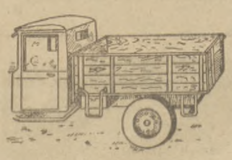
Deskę grubości 50 mm i szerokości 200 mm cięto na mniejsze deski, których długość równała się szerokości skrzyni samochodu (licząc wewnętrzną odległość między bocznymi ściankami skrzyni). Do obu końców każdej deski przykręcano śrubami cztery żelazne haki, po dwa na każdym końcu. Haki o wymiarach: 450 mm długości, 40 mm szerokości, 4 — 5 mm grubości wykonane z żelaza przykręcano do desek za pomocą dwóch śrub długości 60 — 70 mm i średnicy 12 — 13 mm (rys. 1).



Deskę wzmacniano przybijając od strony przeciwległej drewniany klocek metrowej długości.

W ten sposób deski zaczepione hakami o krawędzie bocznych ścianek skrzyni samochodu stanowiły wygodne i mocne siedzenia (rys. 2). Krawędzie skrzyni obijano blachą, aby zapobiec zdzieraniu drzewa przez żelazne haki. Czynność tę wykonywano bardzo starannie, aby ludzie nie darli ubrania podczas wsiadania, a konie nie zaczepiały się o wystające końce blachy. Praktyka wykazała, iż dla przystosowania dwutonowego samochodu do przewożenia ludzi wystarczą cztery deski, dla 3-tonowego — sześć.

Wsiadanie ludzi z koła było niewygodne i niszczyło opony, toteż dla uniknięcia tego zaczęto stosować „strzemiona" (po 4 na samochód). Strzemiona wyrabiano z żelaza płaskiego lub okrągłego (płaskie szerokości 20 — 25 mm i grubości 4 — 5 mm, okrągłe o średnicy 18 — 20 mm). Długość strzemion wynosiła 140 — 160 mm. Zagięte górne końce strzemiona miały otwory dla śrub mocujących je do podłogi skrzyni. Strzemiona zakładano po obu stronach skrzyni samochodu (po 2 z każdej strony) tak że jedno było po prawej stronie koła tylnego, drugie zaś — po lewej. Od strony wewnętrznej strzemiona podtrzymywały trzymaki, których dolne końce nitowano do strzemion, górne zaś przykręcano do podłogi skrzyni. Ten sposób mocowania strzemion uniemożliwiał zginanie ich pod nadwozie przy wsiadaniu. Jeśli pod nadwoziem była skrzynka do narzędzi lub koło zapasowe, wówczas stosowano odrzucany typ strzemion na zawiasach. Oparciem dla strzemion w tym wypadku była skrzynka narzędziowa albo koło zapasowe (rys. 3).



URZĄDZENIA DO PRZEWOŻENIA KONI I SPRZĘTU

Przystosowanie samochodów do przewożenia koni i sprzętu wymaga dodatkowych urządzeń, jednakowych dla wszystkich typów samochodów.

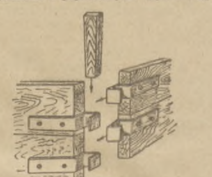
Do tych urządzeń należy zaliczyć przenośne pochylenie wjazdowe z belek żelaznych o przekroju dwuteowym. Długość belki winna odpowiadać długości skrzyni samochodu. Końce belek są rozchylone w różne strony. Krawędzie, którymi belki kładzie się na samochód, są nieco ścięte, przez co osiąga się lepsze ich przyleganie do podłogi skrzynki. W górnym końcu belki jest otwór, w który wchodzi kołek wmontowany w podłogę skrzyni; urządzenie takie zapobiega zsunięciu się belki z samochodu. Kołki są oddalone od siebie na szerokość rozstawienia kół działa lub wozu taborowego.

Przy ładowaniu koni — na belki kładzie się deski (spodem do góry) używane przy przewożeniu ludzi. Od strony zewnętrznej do desek przybija się kilka klocków drewnianych grubości 50 mm, co ułatwia przeprowadzanie koni i wzmacnia pomost. Na końcach pomostu wbija się dwa pale zapobiegające zsunięciu się desek leżących na belkach. Celem przystosowania samochodu do przewożenia koni po obu stronach skrzyni robiono kraty z desek, łączonych ze sobą śrubami i żelaznymi uchwytami.

Wszystkie łączenia wykonywano za pomocą 26 śrub różnej długości, z których 12 służyło do mocowania 6 uchwytów do boków skrzyni — do mocowania desek do skrzyni i 8 do połączenia desek.

Stosowano żelazne śruby o średnicy 12 — 13 mm, przy czym 12 śrub zaopatrywano w zakrętki po jednej na śrubę, pozostałe zaś 14 — po dwie. Uchwyty wykonywano z żelaza okrągłego o średnicy 12 — 13 mm, długości 240 — 260 mm i przymocowywano do boków skrzyni (do dolnej deski od strony zewnętrznej) jak na rys. 4.

Przystosowanie 2-tonowego samochodu wymagało użycia 14 desek, 3-tonowego — 15 i odbywało się w następujący sposób. Sześć desek po zaczepieniu hakami za uchwyty podnoszono do góry ustawiając je w pozycji pionowej i przykręcano śrubami do górnej lub do drugiej deski skrzyni. Następnie do desek ustawionych pionowo przykręcano cztery deski w pozycji poziomej w odległości 400 — 600 mm od górnej deski skrzyni. Uważano przy tym, by haki poziomych desek nie wystawały poza obręb skrzyni. Dwie następne deski zakładano od przodu i tyłu tak, by ich haki znalazły się między hakami poziomych desek stanowiąc w ten sposób kwadrat, do którego wbijano stożkowy klin mocujący deski podłużne z poprzecznymi (rys. 5 i 6).



W podłogę skrzyni, wzdłuż bocznych jej ścianek, wkręcano 6 kółek (rys. 7 i 8), po trzy z każdej strony. Kółka te służyły do przymocowania kół przewożonego sprzętu (działa, wozy, biedki, kuchnie itp.) za pomocą lin lub łańcuchów.

Wymienione urządzenia wpisywano do książki kierowcy, który był odpowiedzialny za ich całość i stan. Opisane urządzenia mogą niewątpliwie być zastosowane do nowych typów samochodów. Ulepszenie tych urządzeń uzależnione będzie oczywiście od postępów nowoczesnej techniki, czyli od nowych modeli dział, wozów taborowych itp. W związku z tym wynalazcy mają poważne zadania do rozwiązania.

Ze swej strony proponujemy, aby tego rodzaju urządzenia były wykonywane w zakładach samochodowych i stanowiły przepisowe wyposażenie wozu.



WOJNA WYGRANA — WALKA O POKÓJ TRWA



Minęły już cztery rocznice, gdy zwycięska Armia Czerwona i Odrodzone Wojsko Polskie zadało ostateczny cios hitlerowskiemu barbarzyńcy. Nasze samochodowe jednostki również dotarły wtedy do stolicy Niemiec, wykazując swą najwyższą sprawność bojową i techniczną.

Przed letnimi ćwiczeniami

Prowadzenie samochodu w warunkach terenowych

Wkrótce już samochody nasze udadzą się na letnie ćwiczenia. Zadaniem będzie wówczas zabezpieczyć wszelkie przewozy tak ludzi jak i materiałów wojennych. Praca nasza w tej dziedzinie stanie się podstawą wykonania przez jednostkę zleconych zadań i otrzymania dobrej oceny w chwili zakończenia ćwiczeń.

Na pełne przygotowanie, które zapewni nam osiągnięcie dobrych wyników składa się dobre przygotowanie techniczne samochodu oraz nasze wyszkolenie w dziedzinie prowadzenia samochodu w trudnych warunkach terenowych. Warunki, w jakich odbywają się ćwiczenia, są bowiem odbiciem prawdziwych warunków wojennych. Z tego też powodu specjalnego znaczenia nabiera opanowanie umiejętności: jazdy w błocie, glinie, piasku, przez krzaki i łąki, przejazdy przez strumyki, rzeczki i mostki polowe, wyciąganie ugrzęźniętego samochodu itp. Zdajemy sobie przecież doskonale sprawę, że kierowca, który z powodu nieumiejętności jazdy terenowej „spali sprzęgło" i nie dojedzie z amunicją na pozycje lub też samochód ciągnący działo, który ugrzęźnie na mokrej gliniastej drodze, mogą spowodować niewykonanie zadania ćwiczebnego i złą ocenę jednostki.

Poza dokładnym przygotowaniem naszego samochodu do wzmożonej pracy transportowej, zapoznajmy się więc już dzisiaj z podstawami jazdy terenowej, której dopiero pełne opanowanie może stanowić czy jesteśmy naprawdę dobrymi kierowcami wojskowymi.

JAZDA PO BŁOTNISTEJ DRODZE I GLINIASTYM GRUNCIE

Jazda po suchej, gliniastej drodze, bądź też gliniastym polu, nie przedstawia żadnych większych trudności. Inaczej przedstawia się jednak sprawa, gdy gliniaste podłoże rozmięknie. Zaczynają wówczas często „buksować" koła samochodu, co odbija się bardzo niekorzystnie na wszystkich zespołach napędowych samochodu i grozi w efekcie ugrzęźnięciem. W wypadku takim należy starać się cofnąć samochód o 2 — 3 m wstecz i przejechać powtórnie na większym, równym gazie i niskim biegu niebezpieczne miejsce. Jeżeli zaś i ten sposób zawiedzie, nie pozostaje nic innego, jak wysiąść z samochodu i przekopać przez rozmiękłe miejsce koleiny dla kół przednich (te bowiem zwykle najgłębiej wrzynają się w glinę) i podsypać pod nie piasek, żwir itp. Musimy więc pamiętać, że piasek, będący najsilniejszą bronią kierowcy w wypadku poślizgu, trzeba wozić nie tylko w zimie, lecz również i w lecie.

Po gliniastej drodze jedziemy w zasadzie zawsze „koleiną". Niebezpieczny jest bowiem każdy mocniejszy skręt przednich kół, zwiększający opór stawiany przez mokrą glinę i mogący spowodować „buksowanie" kół. W wypadku istnienia kilku kolein należy trzymać się uprzednio wybranej i dojechać do suchszego i równiejszego miejsca i dopiero zmieniać koleinę. Zmieniając zaś koleinę dla uniknięcia wyżej omawianego niebezpieczeństwa „buksowania" przy wyjeździe z koleiny kołami przednimi najlepiej jest wyjeżdżać tyłem włączywszy bieg wsteczny.

Jeżeli na gliniastym odcinku przed rozmiękłą częścią drogi nie ma wyboju, możemy również wzmóc szybkość i starać się miejsce to przebyć rozpędem. Należy przy tym trzymać mocno w rękach koło kierownicy oraz starać się utrzymywać całkowicie prostą linię jazdy.

Gdy samochód nasz grzęźnie w glinie, wydobywamy się z trudnego położenia przez „rozkołysanie" go. W tym celu włączamy 1 bieg i gdy samochód troszkę tylko ruszy do przodu natychmiast wyłączamy sprzęgło. Wóz cofa się wówczas nieco do tyłu. Manewr ten powtarzamy kilkakrotnie włączając i wyłączając sprzęgło, uzyskując coraz dalszy wsteczny ruch samochodu. W momencie najdalszego cofnięcia włączamy tylny bieg i wydobywamy się z ugrzęźnięcia. Jeżeli i to nie pomaga wówczas podnosimy koła podnośnikiem lub drągiem i podsypujemy piasek, żwir lub gruz. Przy podnoszeniu samochodu na miękkim gruncie należy pamiętać o podłożeniu deski. Samochód podnosimy podstawiając podnośnik pod przednią oś lub też tylny most.

JAZDA PO BŁOTNISTEJ ŁĄCE

Jazdy przez błotnistą łąkę należy w zasadzie unikać. W wypadku zaistnienia konieczności przejazdu musi ona być uprzednio rozpoznana. Najczęściej bowiem łąka u brzegu jedynie lekko podmokła, zamienia się pośrodku w teren bagnisty.

Na błotnistej łące nie jedziemy również tak jak normalnie, jeden po drugim, lecz rozsypujemy się w tyralierę, tak aby każdy samochód jechał inną drogą.

W wypadku ugrzęźnięcia pamiętajmy, że nie należy podkopywać ziemi, lecz podnieść koła, podłożyć pod nie faszynę lub kilka snopów słomy. W ten sam sposób zabezpieczamy przejazd przez dalszy odcinek silnie rozmiękłej drogi.

JAZDA PO PIASKU

Krótkie odcinki piaszczystej drogi pokonywujemy na tej samej przekładni, na której jechaliśmy uprzednio. Natomiast przed wjazdem na dłuższy odcinek piaszczystego gruntu, zmniejszamy szybkość jazdy, włączając niższą przekładnię. Czynimy to jeszcze przed wjechaniem w piach tak, aby uzyskać odpowiednią szybkość i móc przebyć cały odcinek na tym samym biegu i bez zmiany szybkości. Jadąc w kolumnie marszowej trzymamy się dokładnie kolein naszego poprzednika, co znacznie ułatwia prowadzenie.

Najwięcej trudności może nam przysporzyć ruszenie z miejsca w piasku. Z tego też powodu należy się starać zawsze przebyć piaszczysty odcinek bez konieczności zatrzymywania się.

Ruszając z piasku czynimy to bardzo powoli i „płynnie". Ostre bowiem ruszenie spowoduje raptowne usunięcie się piasku spod koła i w efekcie ich „buksowanie", niszczące w danym wypadku bardzo silnie opony.

Nie mogąc ruszyć naprzód, nie należy stosować sposobu używanego z powodzeniem na odcinkach błotnistej drogi, tzn. cofania. Jest to w danym wypadku całkowicie bezskuteczne i powoduje jedynie jeszcze mocniejsze grzęźnięcie samochodu.

Bardzo pomocne jest natomiast usunięcie, za pomocą łopaty, piasku spod przednich kół pod tylne, i podłożenie desek bądź też faszyny. Dwa dalsze sposoby wydobycia się z piasku to polanie odcinka drogi przed kołami prowadzącymi wodą. Mokry piasek bowiem tworzy wówczas twardszą stosunkowo nawierzchnię, po której bez większego trudu wyjedziemy. Równie dobre wyniki daje także chwilowe zmniejszenie ciśnienia w oponach kół prowadzących, co zwiększa ich powierzchnię styku z ziemią i pozwala na łatwiejsze przebycie trudnego odcinka.

(C. d. n.).

EGZAMIN wypadł POMYŚLNIE

(Od naszego korespondenta z Warszawskiego Batalionu Samochodowego)

Kapral Kucio Józef jest ZMP-owcem, wzorowym kierowcą i najlepszym klarnecistą w naszej jednostce. Codziennie rano budzi wszystkich dźwiękami pobudki. Żartujemy często, że jest punktualniejszy od hejnału z wieży Mariackiej.

9 maja kapral Kucio zerwał jednak z tradycją i jeżeli ktoś sprawdzał zegarek, to przekonał się, że brakowało jeszcze parę minut do oznaczonego czasu. Nikt nie miał jednak pretensji. 9 maj nie był bowiem w naszym batalionie normalnym dniem pracy. Przygotowywaliśmy się doń już od kilku tygodni, by móc wykazać podczas samochodziarskiego święta — Przeglądu Generalnego — wyniki pracy, osiągnięte w ciągu całego roku.



Szeregowi Pająk i Czaja są pewni swojej maszyny. Mimo tego nie zaszkodzi sprawdzić jeszcze raz silnik samochodu

Nie ma w naszej jednostce ani jednego kierowcy, który by nie rozumiał wielkiego znaczenia przeglądu generalnego dla całego wojska. Jest to wielką zasługą przewodniczącego ZMP, **st. szer. Nowickiego**, który wraz z **kpr. Kostrzebą Zbigniewem, st. szer. Bantem Jerzym i st. strz. Sornem Tadeuszem** i innymi starszymi kierowcami, członkami ZMP przeprowadzili wiele rozmów z młodymi kierowcami. „Młodzi" bowiem w zeszłym roku nie brali jeszcze udziału w przeglądzie.

Z inicjatywy naszego koła ZMP przygotowania do Przeglądu Generalnego zakończone zostały znacznie wcześniej niż w ubiegłym roku. Byliśmy już właściwie przygotowani na dzień 25 kwietnia. Czyn ten bowiem stanowił nasze pierwszomajowe zobowiązanie, które złożyliśmy dla uczczenia święta klasy robotniczej, gdyż w defiladzie 1-majowej pierwszy raz nasz batalion wraz z całym Odrodzonym Wojskiem Polskim, brał udział. Tak więc pierwszym sprawdzianem gotowości i sprawności technicznej samochodów i umiejętności kierowców była pierwszomajowa defilada.

Pomimo tego w późniejszych dniach każdy kierowca jeszcze przeglądał i czyścił swój samochód, uzupełniał wiadomości techniczne, aby jak najlepiej zaprezentować się przed przełożonymi.

Oprócz prac technicznych przygotowaliśmy na przegląd generalny w ramach czynu pierwszomajowego salę motoryzacyjną, gdzie nasi młodzi koledzy-kierowcy, którzy przybyli niedawno z kursów dla kierowców, będą mogli otrzymać uzupełniające wiadomości. Sala została bogato wyposażona w tablice i eksponaty, wśród których wyróżnia się przekrój całego samochodu, wykonany przez **st. szer. Życzyńskiego Lucjana, kpr. Łuczyńskiego Tadeusza, st. szer. Gutta Franciszka, szer. Smolana i szer. Woźniakiewicza.**

Uruchomiliśmy również teatr - świetlicę. Był to projekt przewodniczącego naszego koła ZMP. Projekt wkrótce przerodził się w czyn tak, iż na dzień Przeglądu Generalnego posiadamy już własną salę teatralną, przyozdobioną portretami przywódców ruchu robotniczego. Portrety i dekoracje zostały wykonane przez st. szer. Mastalskiego Jana oraz szer. szer. Bauera, Dudka i Nunberga.

Samochody nasze świeciły rankiem 9 maja wzorową czystością, co zawdzięczamy w dużej mierze **kpr. Łuczyńskiemu Tadeuszowi** i jego kolegom z warsztatu batalionowego. Wykonali oni rampę do mycia samochodów, której brak dotąd odczuwaliśmy.

W dzień Przeglądu Generalnego o godz. 11 przybył do nas III Wiceminister Obrony Narodowej, gen. Jaroszewicz wraz z dokonywującymi przeglądu — mjr. Skowronem i mjr. Zarembą.

Wesoło brzmiał powitalny okrzyk Generała. Cieszyliśmy się, że właśnie III Wiceministrowi będziemy mogli pokazać nasze osiągnięcia i naszą pracę, oraz zapewnić Go, a wraz z Nim kolegów z innych broni, że służba samochodowa nie zawiedzie zaufania dowództwa i całego wojska.

W czasie przeglądu Generał wszechstronnie badał stan naszych samochodów. Uruchamialiśmy silniki. Zdejmowano koła, wykazując pełną sprawność. Liczne pytania zadawał Generał, badając poziom wyszkolenia pojedynczych kierowców. Wynik, mimo, iż nasza jednostka ma wielu młodych kierowców, wypadł pomyślnie. Spowodowała taki wynik specjalna troska, jaką my, starsi kierowcy i nasze dowództwo, otoczyliśmy świeżo przybyłych. Wszyscy oni przeszli już kurs doszkalający — tak teoretyczny, jak i praktyczny. Specjalną uwagę zwrócono na przepisy jazdy w mieście, czynniki oszczędności paliwa i ogumienia samochodu. Nic też dziwnego, że gdy III Wiceminister zapytywał o przepisowe ciśnienie w przednich i tylnych oponach, nie było kierowcy, który nie umiałby dać prawidłowej odpowiedzi.

Cieszyliśmy się również, że możemy zameldować Generałowi, iż nasz sprzęt — radzieckie samochody ZIS - 5, to doskonałe wozy, z którymi nie mamy żadnych trudności. Jednocześnie liczni kierowcy zobowiązali się, w odpowiedziach, składanych na pytania Generała, przejechać na ZIS-5 nie tylko przebieg międzyremontowy, lecz go przedłużyć.

Przykład dla młodych kierowców może stanowić pod tym względem st. szer. Sorn, który przekroczył na swym wozie normę międzyremontowego przebiegu o 6 000 km i zaoszczędził ponadto na swym ZIS-ie w okresie przebycia 20 000 km dwieście kg benzyny.

W czasie Przeglądu Generalnego wyróżnili się jako najlepsi kierowcy:



— Samochód sprawny Obywatelu Generale! — melduje kierowca ZIS-a szeregowy Łuczak w czasie Przeglądu Generalnego III Wiceministrowi ON gen. Jaroszewiczowi.

st. szer. Strumiński Mieczysław, samochód ZIS - 5 Nr 004-506; **kpr. Kostrzeba Zbigniew**, samochód ZIS - 5 Nr 010-078; **kpr. Rozwora Jan**, będący równocześnie kierowcą i d-cą drużyny. Dzięki trosce **kpr. Rozwory** drużyna prezentowała się najlepiej pod względem czystości, stanu umundurowania i wyszkolenia.

St. strz. Kucio Józef, kierowca i trębacz, **szer. Kraszewski Jan**, który chce się wyróżnić, by móc zostać podoficerem zawodowym, **st. szer. Bant Jerzy**, który nie tylko doskonale przygotował swój samochód do Przeglądu Generalnego, lecz dopomagał również młodym kierowcom swej drużyny; **st. strz. Sorn Tadeusz** oraz kierowcy wozów osobowych **kpr. Kasprzyński, Kacperski, Fijałkowski, Piotrowski, szer. Kulka, Mazurkiewicz, Kotala, Miecznik, Kundryk i Waszak.**



Już teraz po zakończonej pracy mogą być dumni ci ZMP-owcy z dokonanego dzieła. Wybudowali sami „umywalnie samochodową" składającą się z rampy i betonowanych ścieków. Tych pięciu to (od lewej) st. szereg. Życzyński, kpr. Łuczyński, st. szer. Gut, szereg. Smolan i szereg. Woźniakiewicz.



Przed równym szeregiem samochodów w czasie przeglądu zatrzymuje się co chwilę Szef Departamentu Służby Samochodowej MON przyjmując meldunki kierowców.

O CZYM Kierowca wojskowy zawsze PAMIĘTA?

Kierownicy nie wolno oddać nikomu z wyjątkiem:

— osobom, posiadającym pisemne upoważnienie Ministra Obrony Narodowej,

— bezpośrednim przełożonym dla celów sprawdzenia samochodu tylko w rejonie koszarowym lub parku samochodowego,

— kursantom podczas nauki jazdy, jeżeli samochód zaopatrzony jest w odpowiednie znaki.

*

Nie wolno przekraczać szybkości:

w mieście

— samochody osobowe — 35 km/godz.
— samochody ciężarowe — 25 km/godz.

na drogach

— samochody osobowe — 50 km/godz.
— samochody ciężarowe — 40 km/godz.

*

Obok kierowcy może siedzieć tylko jedna osoba.

*

Waga ładunku na samochodzie ciężarowym nie może przekraczać jego ładowności.

*

Przy przewożeniu samochodami ludzi obowiązują następujące normy:

— samochód osobowy — 3 osoby
— samochód osobowo-terenowy — 4 osoby
— samochód ciężarowy 1½ t — 16 osób
— samochód ciężarowy 3 t — 25 osób

Z Ośrodków „SP"

POZNAŃ

Junacy i kierownictwo poznańskiego kursu motoryzacyjnego SP dla uczczenia 1-szo majowego święta klasy robotniczej wykonali dodatkowo pożyteczne prace. Junacy Boruczkowski, Samolczyk i Wrzeszcz okazali się doskonałymi rysownikami: wykonali 10 tablic z przekrojami mechanizmów samochodowych, które już ozdabiają ściany sal wykładowych. Natomiast instruktorzy jazdy i zajęć praktycznych ob. ob. Nowak, Przybyszewski i Chmielewski dokonali naprawy głównej silników czterech samochodów, a następnie sporządzili aparat do ćwiczeń w manewrowaniu pedałami, przyśpiesznikiem i przekładniami biegów. Wykładowcy kursu ob. B. Szpakowski i Z. Tomaszewski zrobili z drzewa 34 tabliczki - znaki drogowe i pomalowali je w odpowiednich barwach. Tak więc zarówno młodzież jak i kierownictwo wykazało, że poznański ośrodek motoryzacyjny nie dał się wyprzedzić pozostałym ośrodkom szkoleniowym „Służba Polsce" w zadeklarowaniu i wykonaniu pierwszomajowego czynu.

LUBLINIEC



Na kursie traktorzystek SP w Lublińcu, który ukończy 38 junaczek, przoduje w nauce i zajęciach praktycznych Janina Kaczmarska i Adela Murzyn. Za kierownicą „Zetora" czuje się jednak najlepiej.

HASŁEM KAŻDEGO KIEROWCY
OSZCZĘDNA JAZDA

Kierowcy! Cały kraj bierze dziś czynny udział w wielkiej akcji oszczędnościowej, która przysporzy nam środków na szybką rozbudowę państwa. Na naszym odcinku pracy istnieje również wiele możliwości zmniejszenia marnotrawstwa. Szczególnie doniosłe znaczenie posiada ekonomiczna gospodarka materiałami pędnymi. Każdy z nas może przyczynić się umiejętną jazdą do znacznych oszczędności w tym zakresie. Wielkość bowiem zużycia paliwa zależy przede wszystkim od kierowcy, od jego umiejętności jazdy i konserwacji pojazdu.

Oto kilka uwag o oszczędnej jeździe:

Nie należy rozwijać szybkości maksymalnych, zużywamy bowiem wtedy blisko dwukrotnie więcej benzyny niż przy szybkości ekonomicznej, wynoszącej około 2/3 szybkości maksymalnej.

Poza tym zbyt szybka jazda przyspiesza zużycie silnika, elementów podwozowych i ogumienia.

Przy ekonomicznej jeździe używanie hamulców powinno być jak najbardziej ograniczone. Zwalniaj przeto przed zakrętami, skrzyżowaniami i znakami drogowymi, aby nie być zmuszonym do gwałtownego zatrzymania. Oszczędzisz również opony.

Starajmy się jechać zawsze drogą o lepszej nawierzchni, choćby dłuższą, bowiem na złej drodze wzrastają znacznie opory jazdy, dla pokonania których należy rozwinąć większą moc silnika.

Niejednokrotnie na złej drodze musimy używać niższych przekładni, co również podnosi zużycie paliwa. Ponadto wiemy, jak fatalnie odbija się jazda po złej drodze na stanie technicznym naszego pojazdu.

Nie jedźmy zbyt szybko, przy silnym wietrze z przodu. Zużycie paliwa wzrasta wtedy nieproporcjonalnie prędzej niż szybkość.

Przeciążanie samochodu zwiększa normę zużycia paliwa, ponadto odbija się ujemnie na jego wytrzymałości.

Najekonomiczniejsza temperatura pracy silnika jest 80 — 90° C (180 — 190° F.).

Przed wyjazdem pamiętaj zawsze sprawdzić ciśnienie w oponach, niedopatrzenie prowadzi do zwiększonego zużycia paliwa i zniszczenia ogumienia.

Używanie zassania należy ograniczyć tylko do rozruchu silnika.

Również stan pojazdu znacznie wpływa na normę zużycia paliwa. Podwozie powinno być dobrze nasmarowane. Zwracaj uwagę czy szczęki nie ocierają się o bębny hamulcowe, czy koła mają dobrą zbieżność, czy przewody i zbiorniki paliwa są szczelne. Zwiększa również zużycie benzyny zbyt późny zapłon, źle ustawiony gaźnik, brudny filtr powietrzny, ślizganie się sprzęgła.

El.



§ O tym, że kierunkowskazy wynaleziono w celu pokazywania kierunku jazdy, wiedzą chyba wszyscy. Niestety, kierowca wozu Simca—8 nr A-75721 pomimo swego wieku o tym nie wie (a może pamięta czasy kiedy kierunkowskazów nie było). Dość jednak, że w dniu 9.III.49 r. zatrzymawszy się najspokojniej **na środku** ul. Żurawiej przed nowym Urzędem Pocztowym, aby wysadzić swą pasażerkę **na lewą stronę**, ruszył, nie okazując zainteresowania sytuacją **za sobą**, **bez pokazywania** kierunku i **ściął** krótkim łukiem zakręt w lewo w ul. Bracką. Prawda, mała rzecz, a duży wstyd, aż cztery przekroczenia naraz. Nie ładnie Ob A-75721. Wasza zielona Simca powinna być już raczej czerwona.., ze wstydu. (AZ)

---

§ Liczba uznających numery rejestracyjne na samochodach za zbędne powiększyła się o jeszcze jednego. Jest nim mianowicie, sympatyczny młody człowiek jadący w dniu 10.4.49 około godz. 16.15 szosą lubelską w okolicy Starej Miłosny. Jego sportowa, otwarta DKW nie posiadała w ogóle przedniego numeru, a tylny dość niewyraźny, przedstawił się nam jako: H-78109. Ciekawe ile kosztował mandat na punkcie kontrolnym MO na Grochowie. Sądzimy, iż to się opłaca. Lepiej dać zrobić numer za około 600 złotych, a o sobie czytać jest przyjemnie, ale nie w dziale piratów drogowych. (a)

PIRACI — ZBIOROWO!

Na odcinku Alei Niepodległości od 6-go Sierpnia do ul. Filtrowej w Warszawie stoją po obu stronach wyraźne znaki zakazu używania sygnałów dźwiękowych. Dla sprawdzenia, jakie wrażenie wywołuje taki znak na kierowcach, sprawozdawca nasz dnia 11. 4. 49. od 15,00 do 15,15 obserwował powyższy odcinek. Obserwacja ta utwierdziła go w smutnym przekonaniu, że znak zakazu wywołuje zupełnie odwrotne odruchy, niż przewidywano, ustawiając tablicę z przekreśloną trąbką. Dokładny wynik takiej pouczającej 15-to minutowej kontroli przedstawia się następująco:

Citroen — A76341, Chevrolet — A79698, Chevrolet — A76799, Chausson — T-53023, Skoda — I-000669, Chevrolet — A75174 — nie tylko użyły klaksonu, ale go **nadużywały**. A specjalnie Chevrolet A-75174, który oprócz trąbienia i mijania na trzeciego miał szybkość na rogu Al. Niepodległości i Filtrowej około 80 km/godz. Warto zaznaczyć, iż szerokość Al. Niepodległości wynosi około 18 metrów, używanie więc klaksonów nie jest w ogóle do wytłumaczenia.

Ciekawe, co o tym napiszą do nas kierowcy podanych wozów? Chętnie zamieścimy takie wyjaśnienia i może Wydział Komunikacji m. st. Warszawy wyda „petentom" zezwolenia na nieprzestrzeganie przepisów drogowych w mieście.

W drodze i NA POSTOJU

ŁADOWANIE SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Samochód ciężarowy niewykorzystany w swej ładowności jest takim samym marnotrawstwem grosza publicznego, jak samochód osobowy jeżdżący z nadmierną szybkością i spalający z tego tytułu nieraz dwukrotnie więcej benzyny, niż mu to przysługuje. Każdy samochód ciężarowy ma określoną ładowność nominalną (maksymalną), czyli jest zdolny do przewiezienia określonego ładunku np. 3 ton na dowolną odległość. Jego silnik, podwozie, ogumienie itd. są przystosowane do przewozu tego, a nie innego ciężaru. Jeśli zatem samochód ten wiezie tylko 1 tonę, lub 5 ton, to w pierwszym przypadku eksploatacja jest nieracjonalna i nieekonomiczna, a w drugim szkodliwa, o charakterze przestępstwa kryminalnego, bo świadomie niszczy się mienie państwowe, jakim jest przeciążony samochód.. Zdawałoby się, że nie ma nic łatwiejszego, jak dostosować się do normy ładowności nominalnej. Samochód 3 tonowy, no to ładować 3 tony i koniec. Nie jest to jednak takie łatwe, bo o ile na 1 tonę przypadnie objętościowo 1 m^3 wody o wadze 1000 kg, to natomiast ta sama objętość 1 m^3 piasku suchego będzie ważyć 1600 kg, węgla 800 kg, słomy na przykład już tylko 45 kg. A zatem dla wykorzystania nominalnej ładowności musimy znać ciężar właściwy przewożonego ładunku. W przeciwnym wypadku możemy nieświadomie dopuścić do przeładowania lub niedoładowania samochodu.

Z zadowoleniem więc powitaliśmy wydaną ostatnio przez Departament Samochodowy Min. Komunikacji instrukcję „o ładowności". Zorientuje nas ona ile metrów sześciennych danego towaru będziemy mogli zabrać na wóz, aby wykorzystać całkowicie i racjonalnie jego zdolność ładunkowo - przewozową. Racjonalne wykorzystanie ładowności samochodów ciężarowych przyczyni się w bardzo dużym stopniu do rozumnej oszczędności w eksploatowaniu naszego taboru samochodowego.

W.

ZE ŚWIATA

Od początku roku 1900 do połowy 1948 wyprodukowano na świecie 122 miliony samochodów. Obecnie znajduje się na całym świecie w ruchu 55 milionów wozów. Przyjmując przeciętnie cenę jednego samochodu — 1 000 dolarów inwestycje w przemyśle motorowym 10 000 dolarów na jednego zatrudnionego, amortyzację na wóz — 400 dolarów, wyszkolenie każdego automechanika — 125 dolarów, widzimy jak olbrzymi majątek włożony jest w przemysł samochodowy i że jest on jednym z największych na świecie.

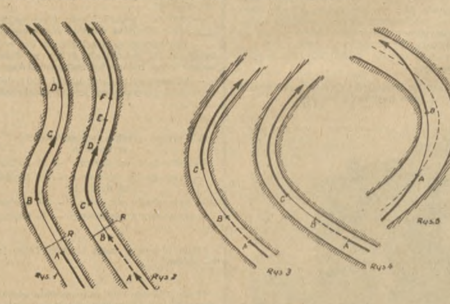
Pełnię zrozumienia dla znaczenia przemysłu motoryzacyjnego wykazały rządy ZSRR i państw demokracji ludowej. Przemysł samochodowy w tych krajach osiąga czołowe miejsce zarówno co do ilości jak i jakości produktów w przemyśle światowym. (A).

JAZDA NA ZAKRĘTACH

Sprawne przejeżdżanie zakrętów jest podstawową częścią umiejętności kierowcy. Zakręty urozmaicają i ożywiają drogę, ale zwiększają także niebezpieczeństwo jazdy. Nie ma dwóch zakrętów jednakowych, chociaż jest ich wiele podobnych. Każdy ma inny promień, inną pochyłość jezdni, inne wzniesienie, widoczność i okoliczny teren. Nie da się określić prawidła sprawnego przejeżdżania każdego zakrętu. Istnieją jednak podstawowe zasady, które będą kierowcy wielce pomocne przy jeździe.

Jako pierwsze prawidło należy przyjąć, że przy przejeżdżaniu zakrętu, nie trzeba nigdy patrzeć tuż przed przednie koła swego wozu, ale na koniec zakrętu lub też do najdalej widocznego miejsca mijanej krzywizny. Widzimy wtedy, czy ktoś nie wyjeżdża z zakrętu naprzeciw nam i pomagamy sobie (na motocyklu) przy utrzymaniu równowagi. Czym szybciej jedziemy, tym użyteczniejsza staje się ta zasada.

Najwyższa szybkość, z jaką możemy wejść do zakrętu, jest taka, przy której możemy jeszcze panować zupełnie nad swoim wozem. Musimy się liczyć z tym, że z zakrętu może wyjechać inny kierowca i to niewyszkolony, który zajedzie na naszą połowę drogi. Sprawny kierowca ma przejechać zakręt tak, aby w ogóle nie potrzebował hamować. Na rysunkach objaśniony jest prawidłowy sposób przejeżdżania zakrętów.



W dostatecznej odległości przed zakrętem (rys. 1 pkt. A) zaczyna kierowca przyhamowywać swój pojazd silnikiem (zamknięcie gazu, cienka linia) i jedzie tak, aż do początku zakrętu (do pkt. B), skąd widać jego koniec. W tym miejscu doda gazu (gruba kreska), a siła motoru pomoże mu przejść gładko przez zakręt.

Nie wolno nigdy zmieniać „biegów" w czasie przejeżdżania zakrętów. Jeśli teren wymaga zmiany przekładni musimy to uczynić przed zakrętem (w miejscu oznaczonym na rys. R).

Taki sposób jazdy jest teoretycznie najsprawniejszy, ale również najwolniejszy. Dla przyśpieszenia jazdy na zakrętach można jechać w inny sposób, co jest objaśnione na rys. 2. Kierowca zbliża się ku zakrętowi z dużą szybkością, zamyka gaz w pkt. A i jednocześnie zaczyna hamować hamulcami (kreska przerywana) aż do pkt. B. Jeśli zdecyduje, że nie może przejść zakrętu na przekładni, na której jedzie, zmienia „bieg" przed zakrętem (pkt. R). W pkt. C, gdzie dojechał bez gazu znów zwiększy obroty i przejedzie zakręt do pkt. D, gdzie przyhamuje. W ten sam sposób minie drugi zakręt.

Oba sposoby słuszne są zarówno przy najpowolniejszej jeździe turystycznej, jak również przy szybkiej jeździe sportowej, przy której pkt. B i C praktycznie zlewają się w jeden. Przy sposobie przejeżdżania zakrętów należy zwrócić uwagę na różnicę między jazdą samochodem z przednim, a tylnym napędem.

Na wozie z tylnym napędem wchodzimy do zakrętu bez gazu. Dodajemy go dopiero na szczycie zakrętu (rys. 3) — przy wozie z przednim napędem zwiększamy obroty już na początku wirażu.

Jest jeszcze jeden sposób szybkiego mijania nawet bardzo ostrych krzywizn, ale tylko w terenie o zupełnie dobrej widoczności: rys. 5. Kierowca zmniejsza gaz w pkt. A, przejeżdża na drugą stronę drogi „ścinając" zakręt. Na szczycie wirażu „dodaje gazu" wracając z powrotem na swoją stronę drogi.

W zakręcie nigdy nie wyłączamy sprzęgła.

Co należy uczynić, gdy wjedziemy w zakręt zbyt szybko?

Nigdy nie wolno zamknąć zupełnie gazu i hamować gwałtownie. Tak wozu nie opanujemy. Zmniejszamy nieco obroty silnika i przyhamowujemy bardzo łagodnie, ewentualnie lewą nogą. Dopiero, gdy panujemy całkowicie nad wozem, możemy zamknąć gaz i hamować do bezpiecznej szybkości.

As

NIE OŚLEPIAJCIE JADĄCYCH NA PRZECIWKO ZBĘDNYM SYGNAŁOWANIEM SILNYM ŚWIATŁEM!

UNIKAJCIE SYGNAŁOWANIA, GDY NIE JEST ONO ABSOLUTNIE KONIECZNE!

PAMIĘTAJCIE, ŻE OŚLEPIENIE MOŻE SPOWODOWAĆ CIĘŻKI WYPADEK!

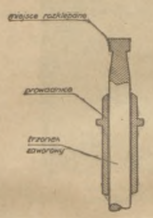
NIE ŚWIEĆCIE REFLEKTORAMI W LUSTERKO SAMOCHODU JADĄCEGO PRZED WAMI!

SYGNAŁUJCIE TYLKO ŚWIATŁEM DO MIJANIA!

1½ GODZINY w garażu

WYMIANA I DOCIERANIE ZAWORÓW

Wymiana zaworów dla nieposiadających specjalnych przyrządów nie jest rzeczą łatwą. Konieczność ściśnięcia sprężyny i wydostania równocześnie zabezpieczeń stożkowych lub klinika, zmusza nas do użycia jakiejś dźwigni własnego pomysłu lub specjalnych szczypców do sprężyn zaworowych. Po wyjęciu zabezpieczenia i sprężyny ze swego gniazda, nie starajmy się nigdy o wybicie zaworu przez prowadnicę. Pamiętajmy, że śruba regulacyjna, jeżeli wypada troszkę krzywo nad trzonkiem zaworu, rozklepała jego koniec, tak że zawór nie może przy demontowaniu przejść przez prowadnicę. Należy więc zaniechać przebijania „na siłę" i opiłować umiejętnie rozklepane miejsce. Koniec trzonka przywrócony do poprzedniej średnicy pozwoli na wyjęcie zaworu bez zniszczenia prowadnicy. Wypadek rozklepania zachodzi często przy silnikach górnozaworowych, o wyrobionych nadmiernie prowadnicach i za dużych luzach (rys. 1).



Rys. 1
Rozklepanie trzonka zaworowego przez wadliwą śrubę regulacyjną.

Wożenie zaworów zapasowych jest dość rzadkie, niemniej jednak są kierowcy, którzy taki zapas posiadają. W wypadku koniecznej zamiany w drodze, przekonują się jednak często, że zawór nie nadaje się do użytku na skutek złego zabezpieczenia powierzchni pracującej.

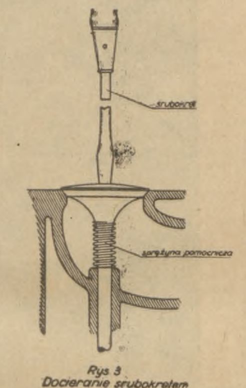
Przewożąc zawór w skrzynce narzędziowej razem z innymi drobiazgami należy oprawić go w korek.

Przy wymianie ograniczającej się do użycia nowego zaworu (fabrycznego) sprawa spasowania prowadnicy i trzonka nie przedstawia trudności. Natomiast przy dorabianiu nowego zaworu należy zwrócić baczną uwagę na wyprowadzenie owalu zużytych prowadnic, a następnie dopiero mierzyć średnicę i wykonywać nowe zawory. Przy rozwiercaniu prowadnic, należy zachować dokładnie oś podłużną, gdyż rozwiercenie mimośrodowe spowoduje nieszczelność w przyleganiu zaworu do gniazda. Zużywanie zaworów polega na stopniowym wybijaniu się powierzchni pracujących gniazda i talerzyka, jak również trzonka i prowadnicy. Skutkiem tego silnik traci moc i „daje znać" o konieczności dotarcia zaworów. Mylne jest więc twierdzenie kierowców, iż co 7 czy 10 tysięcy kilometrów musi się docierać zawory.

Tabelka luzów zaworowych samochodów typowych.

Marka i typ samochodu	zawór ssący	zawór wydechowy
Chevrolet-Fleetmaster	g. 0,15—0,20	g. 0,33—0,38
Fiat-Simca franc.	g. 0,10	g. 0,20
Fiat 1100 (włosk.)	z. 0,10	z. 0,10
Skoda-Feder	z. 0,15	z. 0,20
Citroen-11.BL	g. 0,15	g. 0,20
GMC-353-354	g. 0,15—0,20	g. 0,35—0,40
GMC-352	g. 0,30—0,33	g. 0,30 0,33
Chevrolet (ciężarowe)	g. 0,15—0,20	g. 0,33—0,38
Dodge WF 32	g. 0,20—0,25	g. 0,30—0,35
Renault-2060	z. 0,12	z. 0,27
Willys	z. 0,35	z. 0,35
International	z. 0,40—0,45	z. 0,40—0,45
Zis-5	g. 0,15	g. 0,25

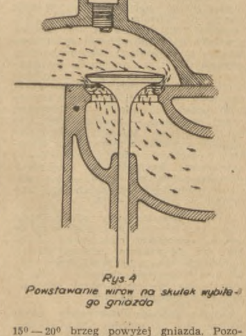
Objaśnienie: przy silniku zimnym — z
przy silniku gorącym — g



Rys 3
Docieranie śrubokrętem

Ręczne docieranie zaworów możemy wykonywać zwykłym śrubokrętem, lub wiertarką o zmiennym kierunku obrotów. Ułatwieniem pracy będzie włożenie miękkiej sprężyny śrubowej pomiędzy talerzyk, a prowadnicę (rys. 3). Przy docieraniu należy zwracać uwagę na równomierne rozprowadzenie i odpowiednią ilość pasty. Obracanie zaworu w gnieździe bez pasty lub za długo, powoduje powstanie podłużnych rys o połysku metalicznym. Miejsca takie, jak również ciemne plamki na talerzyku, wskazują na nieszczelność. Sama czynność docierania nie przekracza przeważnie 3—4 minut i skończyć się musi bezwzględnie z chwilą powstania na talerzyku i gnieździe, równego, matowego paska.

W wypadku mocno wybitych gniazd samo docieranie nie da spodziewanego rezultatu. Musimy wtedy użyć frezów odpowiednich do kąta i średnicy talerzyka. Ponadto należy zebrać frezem o kącie 75° do 80° ostry brzeg poniżej, a frezem



Rys. 4
Powstawanie wirów na skutek wybitego gniazda

15° — 20° brzeg powyżej gniazda. Pozostawienie takich nieregularności oddziaływuje szkodliwie na napełnianie mieszanką, a więc obniża moc silnika. W miejscu ostrych załamań, szczególnie w kanale ssącym, powstają wiry i próżnie (rys. 4).

Sprawdzenie dotarcia zaworu przeprowadzamy przez nalanie benzyny w kanał ssący lub wydechowy. Przy szczelnym zaworze benzyna nie powinna ukazać się po drugiej stronie gniazda. Należy pamiętać, iż po dotarciu, luzy zaworowe muszą być odpowiednio powiększone, celem zachowania przepisowej gry dla wgłębionego o ułamki milimetra zaworu.

A. Żymirski

Przegląd wozów typowych

RENAULT TYP R-2060

W poprzednim numerze zakończyliśmy przegląd wozów importowanych osobowych. Przechodzimy obecnie do zapoznania czytelników w kilku kolejnych artykułach z szeregiem wozów typowych ciężarowych.

Wóz Renault typ R-2060 jest jednotonową ciężarówką do przewozów gospodarczych, szczególnie dobrze nadającą się do ruchu miejskiego. Ciężarówka wykonywana w dwóch odmianach, jedna z nadwoziem „pulmanowskim", tzn. cała zamknięta, druga z bokami krytymi w połowie brezentem, w większości używana jest jako furgon dostawczy, wóz kolportażowy lub w wydaniu specjalnym jako sanitarka.

Silnik dolnozaworowy ma pojemność 2.383 cm^3 i moc 46 KM przy 2.800 obr./min. Jest więc przy zastosowanych przełożeniach skrzyni biegów i wyrównywacza całkowicie wystarczającym do poruszania wozu o wadze własnej 1.730 kg wraz z jednotonowym ładunkiem. Gaźnik posiadający automat regulujący ilość obrotów zezwala na rozwinięcie szybkości maksymalnej 82 km/godz. Wykonanie wozu wskazuje na jak najdalej idącą oszczędność materiałową i prostotę konstrukcji. Rezultatem tego są jednak różne braki. A więc źle dopasowane drzwi szoferki, które jako tłoczone i spawane punktowo z blachy stalowej nie powinny się odkształcić. Trzeba dodać, iż zabezpieczenie przed za dużym ich otwarciem nie jest ani z pasa skórzanego, ani z plecionki gumowo - płóciennej, tylko... z drutu stalowego, w formie dwóch haczyków. W efekcie drzwi puszczone przy otwarciu wyrywają zabezpieczenie i uzyskują ruch o 180°, aż do ściany wozu. Siedzenie z prawej strony, jako przeszkadzające w wejściu do wnętrza wozu jest ruchome. Wykonanie jednak umocowania składanego fotelika pozostawia dużo do życzenia. Śruby obrywają się po bardzo krótkim czasie. Klapa z tyłu wozu, posiadająca zawiasy wzdłuż swej dolnej krawędzi, w momencie otwarcia przy nieobciążonym wozie opiera się o jezdnię pod kątem około 40 — 50°. Przy załadowywaniu, samochód staje na klapie, której zawiasy nie mogą wytrzymać takiego ciężaru. Umocowanie dwóch łańcuszków do podwieszania klapy ma ten minus, że w pozycji poziomej uniemożliwia ona dostęp do wnętrza ciężarówki. Szczęśliwszym rozwiązaniem tyłu byłaby forma drzwi otwierających się na boki (wielu posiadaczy wozów Renault przeróbkę tę już wykonało). Kończąc opis braków nadwozia, trzeba dodać, iż wytwórnia nie pomyślała o schowku na podnośnik, klucze i inne drobiazgi samochodowe. Miejsce, które jest do tego przeznaczone, zezwala jedynie na schowanie pudełka łatek i wulkanizatorka, ewentualnie szmaty do wycierania.

Jeżeli chodzi o podwozie i silnik, to podkreślić należy następujące niedociągnięcia: Po pierwsze umocowanie olbrzymich wymiarów filtra powietrznego na podpórce z cienkiego płaskownika powoduje przy mocniejszym wstrząsie pęknięcie uchwytu. Po drugie umieszczenie lewarka biegów daleko w tyle z prawej strony stwarza, iż manipulowanie nim nie jest płynne. W tym wypadku można sobie poradzić i po wymontowaniu go wygiąć lekkim łukiem do przodu. Wreszcie trzeci słaby punkt to zbiornik benzynowy o pojemności 70 l. wykonany za lekko i z za cienkiej blachy, jak na swą pojemność. Prowadzi to do częstego pękania umocowań, jak i samego zbiornika.

Ogólnie biorąc Renaulta R-2060, odznaczającego się dużą przestrzenią ciem paliwa (14 litrów na 100 km) możemy zaliczyć do ciężarówek przeciętnej wartości. Używając go na dobrych drogach, nie wożąc więcej niż jedną tonę ładunku i pamiętając o zakazie rozbierania zaplombowanego regulatora obrotów, możemy być pewni, iż służyć nam będzie niezawodnie.

W zakończeniu należy przypomnieć, iż Renault R-2060 wykazuje nieprzeciętne zdolności do zarzucania i poślizgu bocznego. A więc „na mokrym" — jazda ze specjalną ostrożnością!

A. Żymirski

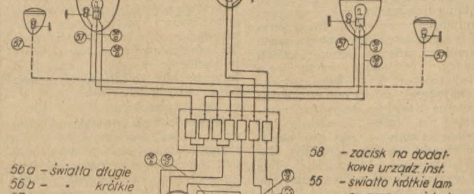
SKRZYNKA elektrotechniczna

Ważne dla ciężarówe'

PIĘĆ LAMP PRZEDNICH

Kwestia podłączenia pięciu lamp przednich samochodu nie jest skomplikowana. Przede wszystkim zachowujemy układ fabryczny instalacji. Nie należy go nigdy „poprawiać". Będzie on na pewno najlepszy dla danego rodzaju pojazdu mechanicznego. Zdarza się jednak często, że nie znamy zaleconego przez wytwórnię schematu. Wtedy dopiero możemy z czystym sumieniem zastosować podany poniżej układ. Jest to najprostszy sposób połączenia 5-ciu lamp w przodzie samochodu.

Do odpowiednich zacisków stacyjki (oznaczenia Boscha) dołączamy przewody miedziane o zewnętrznej średnicy (wraz z izolacją): 4 — 4,5 mm dla świateł szosowych (zaciski: 56 a, 56 b, 55 a) oraz dla świateł miejskich przewody o średnicy zew. 3,4 — 3,8 mm. (W układzie nie zaznaczono nożnego przełącznika świateł szosowych, który zazwyczaj jest wyprowadzony z zacisku stacyjki, oznaczonego nr 56, rozdzielając się potem na dwa przewody). Wszystkie przewody zaopatrzone są w bezpieczniki topikowe „15-ki". Lampę przeciwmgielną najlepiej jest umieścić możliwie nisko, w środku między lampami dużymi. Lampki dodatkowe stosujemy wtedy, gdy lampy główne samochodu znajdują się dalej, niż 40 cm od bocznej linii wozu. A teraz przypatrzmy się schematowi.



RADZIECKI PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY NA XXII M. T. P.

Stumilowe kroki postępu technicznego w dziedzinie motoryzacyjnej spowodowały, że XXII Międzynarodowe Targi Poznańskie posiadały stoiska przemysłu samochodowego w skali dotychczas u nas niewidzianej. Zainteresowanie zwiedzających było wytłumaczone chęcią zobaczenia nowości samochodowych i zapoznania się z rozwojem konstrukcji — w miarę postępującego uświadomienia motorowego społeczeństwa.

Najliczniej zaopatrzone były w eksponaty stoiska przemysłu samochodowego ZSSR. Fachowcy i samochodziarze, oglądając najdrobniejsze szczegóły, mieszali się z tymi, którzy przyszli, aby tylko ucieszyć swe oko pięknem linii i lśniącej emalii. Najróżnorodniejsze modele wozów ciężarowych, ciągników, pojazdów o przeznaczeniu specjalnym poprzez luksusowe ZIS-10 do małolitrażowego wozu ludowego Moskwicz, wraz z motocyklami od 125 do 250 ccm, przedstawiały dokładnie całą skalę produkcji przemysłu motoryzacyjnego ZSRR.



„Moskwicz" skarosowany jako furgonik - taksówka bagażowa.

Spośród wystawionych eksponatów największym zainteresowaniem cieszyły się wozy ZIS-110, przedstawione w 3 typach jako: limuzyna, wóz otwarty i sanitarka jednołóżkowa. Ta ostatnia dzięki swemu luksusowemu wnętrzu i pomysłowemu rozplanowaniu była oblegana stale przez publiczność.

Autobus komunikacji miejskiej ZIS z silnikiem z tyłu, był jako nowość, szczególnie dokładnie badany przez fachowców. Silnik Diesla, w tym wozie nie ma bezpośredniego napędu wałem przed skrzynią do tylnego mostu. Napędza on tylko prądnicę, która dostarcza prąd do silnika elektrycznego umieszczonego w środku wozu, pomiędzy podłużnicami ramy. Wał napędowy jest dzięki temu krótki, podłoga wozu nisko i całkowicie wyeliminowana, skomplikowane przeniesienia napędu przeznaczonego silnika z tyłu — do mostu tylnego.

Nowością były: wóz ciężarowy ZIS-151 o trzech mostach napędowych, nowe skarosowanie Moskwicza jako taksówki i karetki sanitarnej oraz furgonika dostawczego. Wozy o przeznaczeniu specjalnym (np. ZIS-150 z żórawiem obrotowym do służby pogotowia technicznego) i innych celów budowlanych i drogowych.



Bogaty dział motoryzacyjny ZSRR zajmował obszerny dziedziniec przed pawilonem Związku Radzieckiego.



Górnicy polscy z zainteresowaniem oglądają samochód sanitarny ZIS-110.

PRZEGLĄD TECHNICZNY

„AUTOBUS ZIS-154"

Zakłady samochodowe im. Stalina przystąpiły niedawno do produkcji autobusów „ZIS - 154", przeznaczonych do pasażerskich przewozów miejskich. Autobus „ZIS 154" typu wagonowego posiada dwie osie, z których tylna jest napędzająca. Pojemność autobusu wynosi 60 pasażerów, czyli prawie dwukrotnie więcej niż autobusów starej konstrukcji „ZIS". Ilość miejsc siedzących — 34.

Podajemy krótką charakterystykę techniczną nowego autobusu (wymiary w mm): długość od zderzaka do zderzaka 9 500; szerokość 2 500; rozstaw osi 5 450; rozstaw przednich kół 2 070; prześwit pod tylnym mostem (z ładunkiem) 290; najmniejszy promień skrętu w stosunku do zewnętrznego przedniego koła w m — 11; nośność autobusu w kg — 7 980; moc silnika w KM 110; przy ilości obrotów w ciągu minuty 2 000; układ przeniesienia — elektryczny; napęd hamulców — pneumatyczny; wymiar ogumienia 10,5×20; maksymalna szybkość autobusu z minimalnym ładunkiem po poziomym odcinku drogi o dobrej nawierzchni km/godz. 65; pojemność zbiornika paliwa w l — 270; zużycie paliwa w normalnych warunkach eksploatacyjnych w 1/100 km — 65.

Autobus zaopatrzono w silnik Diesla, identycznej konstrukcji co silnik użyty do napędu samochodu ciężarowego „JAZ - 200", tzn. dwusuwowy, czterocylindrowy, o średnicy cylindra 108 mm i skoku tłoka 127 mm (pojemność skokowa — 4,65 l). Maksymalny moment obrotowy 49,0 kgm przy 1 200 obrotach na min.

Autobus posiada elektryczny układ przeniesienia (transmisję), która polepsza jego zdolność manewrowania i właściwości dynamiczne, ułatwia pracę kierowcy i działa bardziej niezawodnie, niż przeniesienie mechaniczne.

Przeniesienie (transmisja) elektryczne składa się z następujących zespołów:

— bocznikowej prądnicy prądu stałego (napędzanej przez silnik);

— seryjnego silnika elektrycznego prądu stałego;

— specjalnego przełącznika do zmiany kierunku ruchu;

— aparatury regulującej, składającej się z samoczynnych regulatorów wibracyjnych natężenia i napięcia;

— dodatkowych oporników, wyłączników i bezpieczników.

Prądnicę czterobiegunową samowzbudzającą montuje się do samochodu w kadłubie wraz z silnikiem. Użytkowa moc prądnicy 50 kW przy napięciu 190 V. Maksymalna ilość obrotów — 2 500 obr./min.

Elektryczny silnik pociągowy — szeregowy (głównikowy), czterobiegunowy. Na wystającym końcu jego wału osadzono tarczę centralnego hamulca i przegub. Silnik elektryczny przemocowuje się na poduszkach gumowych pod podłogą autobusu, dostęp do niego jest możliwy przez duży wziernik, osłonięty odejmowaną pokrywą. Moc silnika elektrycznego wynosi 43 kW również przy napięciu 190 V. Maksymalna ilość obrotów — 3 000 obr./min.

Nacisk nogi wywarty na pedał przyśpiesznika zostaje przekazany do wyłącznika obwodu (wzbudzenia niezależnego), który zamyka obwód: bateria akumulatorów (12 V) — uzwojenie wzbudzenia.

Całym układem napędowym autobusu o przeniesieniu elektrycznym kieruje się jedynie za pomocą pedału przyśpiesznika, co znacznie upraszcza pracę kierowcy.

Karoseria autobusu wykonana całkowicie z metalu jest elementem niosącym. Konstrukcja karoserii należy do typu sekcyjnego (tzn. składającego się z kilku poszczególnych sekcji).

Siedzenie kierowcy znajduje się z lewej strony (patrząc w kierunku ruchu autobusu, naprzeciw drzwiczek wejściowych). Dzięki możliwości uregulowania wysokości siedzenia, przesuwania go naprzód i do tyłu, regulowania pochylenia oparcia i samej poduszki, powstają warunki wygodnego prowadzenia autobusu. Miejsce kierowcy jest oddzielone od pasażerów specjalną przegródką, co zapewnia kierowcy zupełny spokój podczas pracy. Siedzenie konduktora znajduje się z prawej strony autobusu (patrząc w kierunku ruchu), za pierwszym trzymiejscowym siedzeniem dla pasażerów. Miejsce konduktora jest ogrodzone poręczą konstrukcji rurowej.

Silnik o dużej mocy, elektryczny układ przeniesienia i hamulce pneumatyczne pozwalają na rozwijanie dużej „przeciętnej szybkości" nawet w warunkach znacznego nasilenia ruchu kołowego na ulicach miasta.

WYJAŚNIAMY

Liczba Oktanowa

Jedną z najważniejszych własności paliwa silnikowego stanowi jego odporność na detonacje.

Zjawisko stuku w silniku (detonacji) powstaje od zbyt gwałtownego spalania mieszanki w warunkach panujących w cylindrze. Na detonacyjne spalanie paliwa wpływa wiele czynników, między innymi: kształt głowicy, wzajemne usytuowanie świecy i zaworu wylotowego; jednakże najwięcej zależy ono od stopnia sprężania. Zjawisko stuku jest niekorzystne dla silnika i powoduje jego prędkie zniszczenie. Aby móc stosować wysokie stopnie sprężania (dla uzyskania większej sprawności silnika) wymagamy od paliwa dużej odporności na detonacje.

Właściwość tę określa się przez porównanie paliwa badanego z paliwem wzorcowym o znanych własnościach przeciwstukowych. Paliwo bada się w znormalizowanym silniku C.F.R. o zmiennym stopniu sprężania. W czasie pracy silnika podnosi się w nim sprężanie do czasu aż wystąpi zjawisko detonacji. Wówczas wiemy, że przy tym znalezionym stopniu sprężania detonuje paliwo wzorcowe o danej liczbie oktanowej. Jako paliwo porównawcze służy przeważnie mieszanka heptan i izooktan, gdyż mieszając te dwa składniki w dowolnym stosunku, możemy otrzymać paliwo o dowolnych własnościach antydetonacyjnych, tj. o dowolnej liczbie oktanowej.

Własności przeciwstukowe określamy liczbą oktanową, która równa się procentowej zawartości na objętość izooktanu, w mieszance izooktanu — heptan, tj. paliwie wzorcowym.

Są środki, których dodatek powiększa odporność paliwa na detonacje. Przeważnie używa się: benzol, spirytus i czteroetylek ołowiu.

As.

Samochód osobowy Pobieda (Gaz 20)

Samochód „Gaz-20" posiada konstrukcję bezramową; elementem niosącym jest pięciomiejscowa karoseria. Dwie krótkie podłużnice w przedniej części samochodu przyśrubowane do podłogi karoserii służą do umocowania poprzecznic przedniego zawieszenia, silnika i chłodnicy.

Samochód „Gaz - 20" zaopatrzono w amortyzatory podwójnego działania, niezależne zawieszenie i stabilizator przednich kół. Wobec tak znakomitej amortyzacji samochód niesie płynnie przy wszystkich szybkościach i nawet na złych drogach, co zapewnia całkowity komfort jazdy.

Samochód posiada hamulce hydrauliczne systemu szczękowego, działające na wszystkie cztery koła. Hamulec ręczny zaopatrzony w wyrównywacz działa za pośrednictwem linek tylko na koła tylne.

Skrzynka przekładniowa posiada trzy biegi do jazdy naprzód i jeden do jazdy wstecz. Wał przeniesienia otwartego typu zaopatrzono w przeguby igłowe. Główna przekładnia tylnego mostu wynosi 4,7:1. Samochód zaopatrzono w opony o wymiarach 6,00×16. Ciśnienie w oponach — 2 atm.

Zasadnicze dane samochodu „Gaz - 20"

Nośność (włączając kierowcę) — 5 osób; rozstaw osi — 2 700 mm; rozstaw przednich kół — 1 364 mm; rozstaw tylnych kół — 1 362 mm; całkowita długość — 4 655 mm; prześwit pod poprzecznicą przedniego zawieszenia — 210 mm; maksymalny kąt wzniesienia przy ruchu naprzód — 27°; maksymalny kąt wzniesienia przy ruchu wstecz — 19°; najmniejszy promień skrętu w stosunku do śladu zewnętrznego — 6,3 m; całkowity ciężar samochodu zaopatrzonego wpaliwo, olej i wodę (bez pasażerów) — 1 530 kg; pojemność zbiornika benzyny — 60 l; eksploatacyjne zużycie benzyny na 100 km — 12 l; maksymalna szybkość z pełnym obciążeniem — 110 km/godz.

Do samochodu „Pobieda" zaprojektowano nowy silnik, który, sądząc według konstrukcji, powinien być jednym z lepszych silników samochodów osobowych.

Nie zmniejszając wymagań w stosunku do jakości udało się zastosować do nowego silnika dużą ilość części sześciocylindrowego silnika samochodu ciężarowego „Gaz - 51".

Zasadnicze dane silnika „Gaz - 20"

Typ — 9, benzynowy, gaźnikowy, czterosuwowy; ilość cylindrów — 4; średnica cylindra — 82 mm; skok tłoka — 100 mm, pojemność cylindrów (litraż) — 2,12 l; stopień sprężenia — 6,2:1; moc maksymalna— 50 KM przy 3 600 obr./min.; maksymalny moment obrotowy — 12,6 kmg przy 1 800 obr./min.; maksymalne zużycie benzyny — 265 g/KM godz.; ciężar silnika ze sprzęgłem i skrzynką przekładniową — 239 kg.

Cylindry silnika odlano w jedną całość (kadłub) z górną połową miski olejowej i zaopatrzono w tuleję z żeliwa austenitowego, wykazującego dużą odporność przeciwko zużyciu i korozji. Długość tulei — 144 mm, średnica zewnętrzna — 86 mm. Wytaczanie i szlifowanie kadłubów „Gaz-20" podczas naprawy wykonuje się zupełnie tak samo, jak w wypadku zwykłych nietulejowych silników.

Głowicę cylindrów, wykonaną z aluminium, przymocowuje się do kadłuba za pomocą 23 kołków śrubowych.

Tłok silnika „Gaz - 20" odlano ze stopu aluminiowego; przekrój wykonano w kształcie elipsy. Powierzchnie tłoka pobielono. Zakłady będą również produkować tłoki o średnicach naprawczych w 11 wielkościach.

Każdy z tłoków zaopatrzono w cztery pierścienie, z których 2 górne — to pierścienie uszczelniające, 2 dolne — to pierścienie zbierające. Oba pierścienie uszczelniające posiadają jednakową wysokość; pierwszy z nich powleczono porowatym chromem na zewnętrznej cylindrycznej powierzchni, następny tylko pobielono.



„Pobieda" przed pawilonem radzieckiego przemysłu

Celem zabezpieczenia oleju od zanieczyszczeń układ smarowania zaopatrzono w pływający odbiornik oleju, filtry wstępnego i dokładnego oczyszczania, oraz urządzenie do odwietrzania miski olejowej.

Samochód „Pobieda" posiada 12-voltową instalację elektryczną, co ułatwia w znacznym stopniu rozruch silnika i zmniejsza wymary zespołów elektr. Aparat zapłonowy zaopatrzono w potrójną regulację w chwili zapłonu: odśrodkową, próżniową i ręczną. Świece typu „M 12/10" o gwincie 18×1,5 mm posiadają część gwintowaną o długości 12 mm.

Z listów do Redakcji

Poczta z Elbląga

Do Redakcji „Za Kierownicą"

Chciałbym prosić o interwencję i wyjaśnienie pewnych spraw godzących w nas kierowców.

1. Dlaczego wymiana praw jazdy na pierwszą kategorię przeciąga się w nieskończoność, mimo rozporządzenia o przyśpieszeniu, wydanego przez Ministerstwo Komunikacji z dn. 1 lutego 1949 r. U nas utkwiła wymiana na martwym punkcie. Czy Zarząd Miejski w Elblągu z Urzędem Samochodowym w Gdańsku stanęły do współzawodnictwa w tym kierunku i jak mogą, tak nam kierowcom „idą" na rękę?

Ja na przykład złożyłem swoje papiery do wymiany na początku grudnia 1948 r. Papiery te „powędrowały" do Gdańska do Urzędu Samochodowego do akceptacji, skąd wróciły gdzieś koło 15 marca 1949 r. do Zarządu Miasta w Elblągu. No i teraz rozpoczyna się ciekawa historia. W Zarządzie Miejskim m. Elbląga twierdzi jakaś pani (która zastępuje właściwego urzędnika od tych spraw), prawa jazdy nie może nam wydać (piszę nam, gdyż nas kilku oczekuje na te nieszczęsne prawa jazdy pierwszej kategorii), nie ma bowiem odpowiednich formularzy.

Zapytuję się tą drogą — co mamy czynić dalej? A nuż te formularze w ogóle nie nadejdą do 30 czerwca. Czy z tego powodu my, kierowcy Elbląga, mamy być pozbawieni praw jazdy? Kto nam zwróci straty spowodowane tym, że uposażenie dostajemy mniejsze wg dotychczasowej niższej kategorii?

2. Dlaczego Zarząd Miejski w Elblągu każe robić rozmaite, niczym nie zabezpieczone wykopy i dziury na jezdni. Przyjdzie sobie dwóch lub trzech pracowników Zarządu Miasta, wyjmą parę kamieni z jezdni, wykopią piękny dołeczek i... znikają. Nikt się nie martwi — czy ktoś do niego wpadnie, ręce i nogi połamie, albo czy kierowca jadąc połamie resory i zniszczy mienie państwowe. Czy w dzień, czy wieczorem trudno jest te pułapki spostrzec, tym bardziej że są one robione również na zakrętach ulic.

3. Dlaczego Zarząd Miejski nie zastosuje na niektórych ulicach, po których kursują tramwaje, ruchu jednokierunkowego, zmniejszając i tak małą widoczność i co najważniejsze dużą stosunkowo ilość wypadków?

Kierowca samochodowy
Świątek Kazimierz
Elbląg, Wyspiańskiego 12

Słuszne wypowiedzi naszego stałego Czytelnika, Kolegi Świątka, wezmą może sobie do serca ci, którzy tak często, chociaż nieraz i nieświadomie, utrudniają pracę kierowcom. Obojętność lub niezrozumienie naszych spraw jest rzeczą karygodną w okresie coraz większego rozwoju transportu samochodowego w Polsce — w okresie intensywnej rozbudowy gospodarczej. — Oczekujemy rychłego wyjaśnienia odnośnych czynników z Zarządu Miejskiego w Elblągu w sprawie samowolnego przedłużania, wyraźnie „ograniczonej" terminami, wymiany pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Redakcja

Co słychać w Krakowskim Ośrodku Motoryzacyjnym „Służba Polsce"

Obywatelu Redaktorze.

Krakowski ośrodek motoryzacyjny „Służba Polsce" pragnie wejść na łamy czasopisma „Za Kierownicą". Prosimy zatem o zamieszczenie w jednym z najbliższych numerów wiadomości z jego prac.

W plutonie naszym mamy obecnie 64 junaków. Są to synowie zarówno robotników, chłopów jak i inteligentów pracujących. Ośrodek posiada 4 samochody do nauki jazdy: 3 produkcji radzieckiej marki „Gaz" i 1 „Willys". Kurs kierowców rozpoczęliśmy 1 marca, a mamy go ukończyć 30 czerwca. Do połowy kwietnia mieliśmy wyłącznie wykłady teoretyczne, następnie rozpoczęliśmy praktyczną naukę jazdy. Chociaż teoria samochodu jest bardzo ciekawa, to jednak oczekiwaliśmy tych jazd z wielką niecierpliwością. Gdy nadszedł upragniony dzień, kiedy mieliśmy rozpocząć jazdę, nikogo nie brakowało w szeregach. Spośród nas jest wielu takich, którzy pracują w warsztatach i już nieraz mieli sposobność kierować samochodem. Takim naturalnie szło o wiele lepiej, ale i reszta junaków dzielnie sobie poczynała wierząc, że nauczy się prędko „sztuki kierowania" pojazdem mechanicznym.

Wiesław Szaciłło
st. junak

Dziękujemy za miły list. Prosimy o dalsze utrzymywanie kontaktu z naszą Redakcją.

ECHA WYPOWIEDZI WYPADKU W OŻAROWIE

DO
REDAKCJI „ZA KIEROWNICĄ"

Wprawdzie nie miałem ochoty, a może odwagi pisać, lecz nabrałem jej przeczytawszy wypowiedzi naszych kolegów dotyczące wypadku w Ożarowie. Chciałem również odpowiedzieć memu koledze, który sprytnie zamaskował się pod pseudonimem J. B. (Kapsel), Łódź (widocznie przeczuwał, że jego wypowiedzi spotkają się z krytyką).

Nie mam ochoty wydawania sądów co do wypadku, chcę jednak stanąć w obronie kierowców wozów ciężarowych. Jestem nim sam, więc mam prawo wystąpić i myślę, że takie traktowanie i nazywanie, jak to zrobił J. B. (Kapsel) z Łodzi, jest nie na miejscu. Z wypowiedzi kolegi J. B. wynika, że nigdy przed wojną, ani podczas wojny nie widział wozów ciężarowych, a co dopiero na nich jeździł. My wszyscy, którzy przejechaliśmy dziesiątki tysięcy kilometrów z całą pewnością będziemy szanować wszystkich kierowców na równi.

My przejechaliśmy niemal całą Europę i nieraz mając doświadczenie z gorącej Afryki, czy Azji, zapewne będziemy lepiej przestrzegali przepisów ruchu kołowego, niż kierowca wozu osobowego, który jeździ po mieście, często płaci mandaty za nieprzepisową jazdę i tylko w niedzielę wyjedzie poza granicę miasta. Czy taki człowiek może zabierać głos w orzeczeniach co do wypadku? On chwali przecież tylko szybkie samochody, a nie zastanowi się na tym, że my, kierowcy wozów ciężarowych, pracujemy w pocie czoła. Zastanówmy się nad pracą wszystkich pełniących służbę na samochodach z generatorami gazowymi. Nie ma porównania między pracą na wozie z generatorem czy ciągnikiem, a pracą kierowcy, który wsiada w wygodną Chevroletę, Zisa 110, czy Skodę, pędzące „setką" na godzinę. My, kierowcy wozów ciężarowych, jeździmy znacznie wolniej, lecz jesteśmy świadomi naszej pracy. Wiemy jaki obowiązek i jaka odpowiedzialność ciąży na nas. Więc wstyd, kolego J. B (Kapsel) z Łodzi, nie powinniśmy swych kolegów (jeśli Pan się do nich zalicza) nazywać „bandytami drogowymi"; raczej przed nimi trzeba uchylić czoła, jak to robili kierowcy innych narodowości (Polacy poza granicą uważani są za doskonałych kierowców). Są bowiem wśród nas ludzie, którzy zasłużyli się dobrze polskiej motoryzacji. Im więc oddajemy cześć.

Franek z poznańskiego PLM i E.

Nazwisko i adres w posiadaniu redakcji.

NASZYM ZDANIEM:

Drodzy Koledzy. W omówieniu wypadku pod Ożarowem przez kol. J. B. (Kapsel) nie można się dopatrywać uogólniania w sensie podciągania kierowców wozów ciężarowych pod jakieś niecenzuralne miano, jak to przedstawia kol. Franek z Poznania. O jednej bowiem rzeczy nie wolno nam nigdy zapomnieć: kierowcy pojazdów mechanicznych nie dzielą się na grupy kierowców ciężarówek, osobówek itd. Nie ma wśród nas nikogo kto jeździ, lub jeździć będzie stale na jednym i tym samym wozie. Ta „próba życia" w naszym zawodzie wskazuje również, że istnieje tylko jedna zwarta rzesza kierowców rozumiejąca swoje zadania, w której bardziej doświadczeni koledzy potrafią w odpowiedni sposób podciągnąć młodszych kolegów na swój poziom. Inny sposób współpracy jest nie do pomyślenia.

REDAKCJA.

Tylko nie „Reglery" Kolego A. M.

Panie Redaktorze!

Mam „Dekawkę" Volksklasse 600 ccm z uszkodzonymi „reglerami", do których straciłem zaufanie.

Uprzejmie proszę o podanie mi, czy da się zastosować automat (spotykany na rynku), jaki i jak go podłączyć. Dla ścisłości podaję, iż mam wmontowaną normalną stacyjkę Boscha.

Znając Wasze poczytne pismo wierzę, iż wybawi mnie Pan z kłopotu.

Z poważaniem

A. Martela

ODPOWIEDŹ

Kolego! 1) Najwyższy czas zapomnieć już o niemieckich wyrazach w naszym słownictwie technicznym. 2) W wypadku uszkodzenia regulatorów ładowania może Kolega usunąć ze swej DKW całą kasetę, a umieścić normalną cewkę 6 V i zwykły automat stosowany na prądnicach.

Schematu podłączenia nie podajemy ze względu na brak miejsca. Każdy warsztat elektrotechniki samochodowej tak drobną zmianę w instalacji wykona bez żadnych trudności.

TO BYŁA EMOCJA!



MOTOCYKLIŚCI WYSTARTOWALI DO MISTRZOSTW POLSKI

Tradycyjny wyścig wiosenny motocyklistów natrafił w tym roku na poważne przeszkody. Projektowany wzorem 2 lat ubiegłych na ciekawej trasie Aleje Ujazdowskie — Aglikola — Piusa XI na dzień 24 kwietnia rb., został na skutek uchwały MRN przełożony na termin późniejszy. Z uwagi na niezatwierdzenie projektowanej trasy przez władze miejskie powrócono do przedwojennej koncepcji trasy w Alei Niepodległości. Na trasie tej w latach 1937—38 odbyły się już trzy wyścigi, które wywołały wielkie zainteresowanie publiczności i wykazały poważne walory trasy: dwie równoległe proste z dwoma zakrętami 180 stop. przypominają wydłużony tor motocyklowy i pozwolają publiczności na obserwowanie niemal całego przebiegu wyścigu. Mimo krótkości trasy (2.400 m okrążenie) jest ona bardzo szybka, czego najlepszym dowodem był rekord trasy należący do Jerzego Mielocha (105,051 km na godz.) i rekord jednego okrążenia, który ustanowił w roku 1938 młody Polak, studiujący we Francji R. Samis wynikiem 112 km na godz.

Na tej właśnie trasie zgromadziły się w dniu 15 maja rb. wielotysięczne rzesze publiczności pragnące podziwiać najlepszych motocyklistów Polski, których poważna część startowała na nowych wyczynowych maszynach sprowadzonych przez PZM w roku ubiegłym. Powagi dodawał imprezie fakt zaliczenia jej do eliminacji Motocyklowych Mistrzostw Polski na rok 1949 w kat. wyścigowej. **Jako ciekawą inowację wprowadzono podział maszyn w klasie 350 ccm i ponad 350 ccm na wyścigowe — których wyniki były punktowane do mistrzostw Polski i na sportowe.** Drugą inowacją było **przesunięcie motocykli ze sprężarkami o jedną klasę wyżej,** co wprawdzie wywołało gwałtowne protesty u posiadaczy maszyn ze sprężarkami, jednak **uzasadnione było międzynarodowymi regulaminami sportowymi.**

Brak miejsca nie pozwala nam w tej chwili na szczegółowe omówienie tej ciekawej imprezy — uczynimy to w następnym numerze.

Nad wyścigami w Al. Niepodległości zaciążyła przedwojenna tradycja: w połowie najciekawszego bodaj biegu maszyn do 350 ccm lunął ulewny deszcz, który zmusił zawodników do poważnego ograniczenia szybkości i... spowodował zaniechane nadzieje wszystkich na pobicie w tym biegu rekordu trasy przez świetnie dysponowanego Stanisława Bruna. Również i zawodnicy w biegu maszyn ponad 350 ccm jechali po mokrej trasie, która przesychała dopiero podczas biegu co w efekcie powodowało największą niespodziankę dnia: zwycięstwo Żymirskiego nad Dąbrowskim. Żymirski pojechał pieknie. Wyzyskał doskonale przewagę swej maszyny na mokrej trasie i zarobił w pierwszej połowie wyścigu tyle sekund, że Dąbrowski nie zdołał ich już nadrobić po przeschnięciu jezdni. Zwycięstwo Żymirskiego było bezapelacyjne i przekonuwujące.

W biegu tym zawiodła również maszyna Mielocha i.., zawiódł Nowacki, który dał się wyprzedzić weteranowi wyścigów motocyklowych Falkowskiemu, jadącemu na starym i wysłużonym Nortonie z roku 1933(!).

Dąbrowski natomiast zrewanżował się Żymierskiemu na suchej trasie w biegu zespołów Okręgowych Związków Motocyklowych o Nagrodę Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy. Żymirski znalazł jednak na drugim miejscu, musiał jednak zacięcie walczyć z partnerem Dąbrowskiego St. Brunem i dopiero w ostatnim okrążeniu wyszedł przed Bruna.

Szczegółowe wyniki wyścigu przedstawiają się następująco:

BIEGI MOTOCYKLI SPORTOWYCH

Klasa do 350 ccm:

1) Urbaniak St. (Skra — Okęcie — Warszawa) na Triumph — (przeciętna 92,8 km na godz.; 2) Czerniak I. (Włókniarz — Lechia — Poznań) na Victorii 85,1 km na godz.

Klasa ponad 350 ccm:

1) Voellnagel A. (PKM — Warszawa) na Horex (93,5 km na godz.); 2) Makowski) ZZK — Poznań; 3) Cieszkowski S. (Skra — Okęcie — Warszawa) BMW

BIEG MOTOCYKLI Z WÓZKAMI

1) Głuszkowski Wł. (Gwardia — Wisła — Kraków) na Harley; 2) Kamiński T. (PKM — Warszawa) na Harley: 3) Karbowski Cz. (PKM — Oddział Kołobrzeg) na Nimbus.

BIEGI DO MISTRZOSTW WYŚCIGOWYCH POLSKI

Klasa do 130 ccm:

1) Henek Herbert (Pogoń — Katowice) na DKW — 78,1 km na godz.; 2) Szczurowski T. (Gwardia — Bydgoszcz) na DKW — 77,4 km na godz.; 3) Puzio W. (Skra — Okęcie) na DKW — 75,8 km na godz.

Klasa do 250 ccm:

1) Milewski W. (Unia — Poznań) na NSU — 86,6 km na godz.; 2) Wodnicki Cz. (Gwardia — Wisła — Kraków) na NSU — 86,5 km na godz.; 3) Wyporek L. (PKM — Warszawa) na NSU.

Klasa do 350 ccm.

1) Brun St. (PKM — Warszawa) na Nortnie — 79,6 km na godz.; 2) Chlebicz M. (PKM — Warszawa) na Matchless — 75,8 km na godz.; 3) Kupczyk Z. (Skra — Okęcie — Warszawa) Triumph.

Klasa ponad 350 ccm.

1) Żymirski A. (Skra — Okęcie — Warszawa) na Triumph — 88,1 km na godz.; 2) Dąbrowski J. (PKM — Warszawa) na Nortonie; 3) Koprowski M. (Gwardia — Wisła — Kraków).

BIEG ZESPOŁÓW OZM

1. Zespół Warszawy I — Dąbrowski J. i Brun St. PKM — Warszawa na Nortonach — czas 20.25 sek. na 7 okrążeń toru (16.8 km)

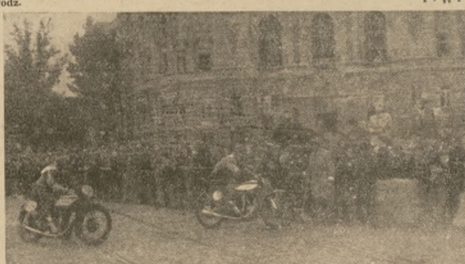
Najlepszy czas okrążenia w biegach mistrzowskich uzyskał Brun Stanisław— przeciętna szybkość 109.1 km na godz.

Najwięcej punktów do mistrzostw zdobyły PKM — Warszawa — 18 punktów; 2) Skra — Okęcie, Warszawa 12 punktów.

Najliczniej wystartował: 1) PKM — Okęcie — 12 zawodników.

Najliczniej sklasyfikowani: 1. PKM — Warszawa — 9 zawodników; 2) Skra — Okęcie — Warszawa 5 zawodników

PiWi



UWAGA! UWAGA! ZAWODNICY NA TRASIE. Mamy nadzieję, że w roku bieżącym słowa te nie będą na próżno powtarzaną przestrogą, a nasza publiczność okaże się naprawdę zdyscyplinowana.

Z życia AP

Zjazd delegatów okręgów w Warszawie

W lokalu Zarządu Głównego AP odbył się dnia 7 maja Zjazd Delegatów Okręgów. Przewodniczył ob. Wiesław Kossowski.

Na wstępie przedstawiciel GUWF mec. Wurcel nakreślił w wyczerpującym referacie cele i zadania nowego Związku Motoryzacyjnego RP, w skład którego wejdą zarówno Automobilklub jak i Polski Związek Motocyklowy. Następnie kol. Zabokrzecki przedstawił zebranym schemat organizacyjny przyszłego Związku. W obszernej dyskusji, jaka się wywiązała wokół aktualnych zagadnień, oczekujących naszą motoryzację, zabierali głos poszczególni przedstawiciele okręgów. W rezultacie wyjaśniono całkowicie, tak zadania ideologiczne i zadania praktyczno-szkoleniowe w terenie, jak i zasadniczą strukturę mającego powstać ZM RP. Po dodatkowej wymianie poglądów — pomiędzy grupą zdecydowaną na rewizję i reorganizację działalności AP (w oparciu o szeroką bazę ludzką nowego Związku), a zwolennikami dotychczasowych metod pracy — zwolennicy status quo Automobilklubu wycofali zdecydowanie swój punkt widzenia. W rezultacie Zjazd Delegatów upoważnił nowoobrany Zarząd Główny do działania w okresie przygotowawczym i reorganizacyjnym na prawach Zjazdu Delegatów AP.

Następnie przedstawiciele Okręgów wysłuchali sprawozdań poszczególnych komisji, wyrażając ustępującym działaczom podziękowanie za ich pracę. W szeregu wniosków, jakie z kolei wpłynęły do prezydium i uchwalonych przez Zjazd, zasługuje na podkreślenie jednomyślnie przyjęty wniosek o obowiązkowej prenumeracie naszego pisma przez wszystkich członków Automobilklubu Polski (z zastosowaniem specjalnej, ulgowej opłaty).

Na zakończenie odczytano tekst depeszy przesłanej z okazji Zjazdu Delegatów AP do Prezydenta RP Bolesława Bieruta, Wysokiego Protektora Automobilklubu Polski. strz.

POZNAŃ

Wielkopolski Oddział AP zorganizował z okazji Międzynarodowych Targów Poznańskich samochodowy zjazd plakietowy do Poznania.

Udział w imprezie wzięło 18 zawodników. Pierwszą nagrodę (przechodnią) — złoty puchar Poznania — oraz nagrodę MTP zdobył kolega Hryniewiecki Wł. z oddziału morskiego na samochodzie Lancia (765 pkt. dodatnich). Nagrodę drugą przyznano koledze Hubaczkowi z oddziału krakowskiego na samochodzie Mercedes. Trzecią nagrodę otrzymał kolega Borowczyk z Katowic na BMW.

Pozatym wszystkim biorącym udział zawodnikom przyznano bezpłatnie plakiety pamiątkowe zjazdu. EK.

CZY POLACY POJADĄ NA GRAND PRIX RUMUNII?

Według dotychczasowych przygotowań możemy sądzić, iż ekipa polskich motocyklistów wyścigowych w liczbie 5 weźmie udział w dniu 6 czerwca w Grand Prix Rumunii. Wytypowani na wyjazd do Bukaresztu są następujący motocykliści Polski:

Brun Stanisław, Dąbrowski Jerzy, Jankowski Jerzy, Mieloch Jerzy, Żymirski Andrzej. Kierownictwo ekipy spoczywać będzie w rękach cenionych działaczy motocyklowych: inż. Z. Sokołowskiego — prezesa PKM, oraz T. Szumowskiego — prezesa SM RKS „Skra - Okęcie".

W tej międzynarodowej imprezie weźmie udział około 130 — 150 zawodników, reprezentujących w większości państwa Europy Środkowej. Nie wyklucza to jednak ewentualnego udziału jeźdźców włoskich i angielskich.

Jawa 250

W ramach umowy handlowej czesko-polskiej oczekujemy w najbliższym czasie nadejścia pewnej ilości znanych w całym świecie motocykli Jawa. Chcąc zapoznać naszych czytelników z motocyklem Jawa 250, podajemy jego szczegółowe dane techniczne.

REDAKCJA

DANE TECHNICZNE

Marka: Jawa.

Wytwórnia: Zbrojówka - Brno.

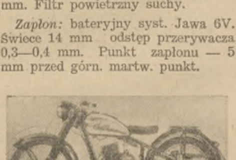
Silnik: jednocylindrowy, dwusuwowy 65 × 75 = 248,5 cm^3. Moc = 9 KM przy 4250 obr/min. Stopień sprężania 5:1. Wał korbowy na łożyskach kulkowych. Korbowód na łożysku rolkowym. Głowica z lekkiego metalu, cylinder z żeliwa szarego, obudowa silnika z lekkiego metalu dzielona przez środek, obustronnie zaopatrzona w pokrywy. Całość skręcona długimi szpilkami.

Wydech: dwiema rurami leżącymi pod silnikiem, zaopatrzonymi w tłumiki.

Smarowanie: olejem zmieszanym z paliwem w stosunku 1:25.

Gaźnik: marki Jikov, średnica 24 mm. Filtr powietrzny suchy.

Zapłon: bateryjny syst. Jawa 6V. Świece 14 mm odstęp przerywacza 0,3—0,4 mm. Punkt zapłonu — 5 mm przed górn. martw. punkt.



Instalacja elektryczna: prądnica Jawa 45W. lampa przednia średnica 150 mm z regulacją. Bateria 6V, 7 lub amp. godz. Stacyjka na zbiorniku paliwa.

Sprzęgło: Wielotarczowe, korkowe, w kąpieli olejowej.

Skrzynia biegów: w jednej obudowie z silnikiem. Przełożenia 1:3,14, 1:1,75, 1:1,26, 1:1. Nożna zmiana biegów połączona z automatycznym wyłączaniem sprzęgła. Kontrola świetlna poszczególnych biegów na zbiorniku benzynowym.

Napęd: łańcuchowy, między silnikiem i skrzynią biegów = 3/8" × 3/8" (60 ogniw) w kąpieli olejowej, łańcuch tylnego koła 1/2" × 5/16" (110 ogniw).

Rama: spawana z czterokątnych rur.

Resorowanie: przód teleskopu systemu Jawa, tył sprężyny śrubowe, zamknięte w stalowych osłonach.

Kierownica: średnicy 22 mm szerokość 700 mm dzielona i przestawialna.

Hamulce: szczękowe o nakładkach 150 mm × 25 mm.

Koła: wymienne, obręcze 2¼" × 19". Opony 3,00 × 19.

Ciśnienie: przód 1,2 atm. tył 1,5 atm.

Siodło: wahliwe, ze sprężyną naciągową śrubową, regulowane zależnie od wagi jeźdźca.

Wymiary: długość 2.000 mm, wysokość 950 mm, szerokość 700 mm.

Waga: (z pełnym zbiornikiem) = 125 kg. Stosunek mocy do wagi 13,8 kg na 1 KM. Moc z litra pojemności = 36 KM.

Szybkość maksymalna 100 km/godz.

Zużycie paliwa 3 l./100 km przy szybkości 50 km/godz. (pojemność zbiornika 13 l.) obciążenie dopuszczalne: 160 kg.

Z TERENU P Z M KIELCE

RAID ELIMINACYJNY

Dnia 26 maja br. odbędzie się VII. Świętokrzyski Raid Motocyklowy połączony z Ogólnopolskim Zjazdem Plakietowym. Raid zaliczony został do Eliminacji o Raidowe Mistrzostwo Polski i z tego powodu zgromadzi na starcie elitę motocyklową Polski.

Raid składa się z jazdy szosowo-terenowej długości 277 km oraz sprawności tzw. „Monte-Carlo". Trasa Raidu prowadzi przez piękne okolice Kielc z obowiązkowym odpoczynkiem na Św. Krzyżu oraz zwiedzeniem Puszczy Jodłowej.

Organizatorzy Raidu, Kielecki Klub Motocyklowy przy K. S. „Związkowiec", dokładają starań, by tegoroczny Raid wypadł najokazalej i stał się propagandą turystyczną, zabytkowych okolic Kielc.

Protektorat nad Raidem objęła Komisja Centralna Związków Zawodowych.

Zgłoszenia na Raid i Zjazd Plakietowy przyjmuje Kielecki Klub Motocyklowy — Kielce, ul. Kilińskiego 18.

S. Lesiak.

SPORT

ŻUŻEL ROZKRĘCA SIĘ

W Lublinie od 9 do 23 maja trwa kondycyjny obóz treningowy żużlowców polskich, zorganizowany staraniem Polskiego Związku Motocyklowego. W ciągu ubiegłego sezonu, odbył się już podobny obóz treningowy, co prawda jednotygodniowy, w Rybniku. Wykazał on swą 100% celowość, podnosząc poziom umiejętności jeździeckiej wielu zawodników i dając w wyniku końcowym — sukces w meczu żużlowym z CSR.

Okres zimowy wykorzystały wszystkie kluby do budowania lub przygotowania żużlówek. Obecnie Lublin umożliwia, tym razem w ciągu 2 tygodni, racjonalny trening i poprawę kondycji pod kierownictwem znanego czeskiego zawodnika Seberki, jako trenera. Godnym podkreślenia jest fakt, iż przez pierwsze dwa miesiące wiosny, kluby, przeprowadzając treningi w ramach własnych możliwości, nie ograniczyły się do szkolenia jeźdźców z ubiegłego sezonu, lecz zaczęły też wybierać chętnych, szczególnie młodych członków, do tej emocjonującej dziedziny sportu motorowego. I okazało się, że żużel nie jest taki znów straszny jak wielu juniorów uważało.



Trener polskich żużlowców i doskonały zawodnik czeski Franta Seberka szkoli naszych chłopców w Lublinie.

Zrozumiałe jest, iż potrzeba tu bardzo dużej siły fizycznej, odwagi i samozaparcia. Niemniej jednak młody narybek żużlowy trenuje zawzięcie i oczekujemy ukazania się nowych asów w stylu Smoczyka.

Dwoma przyczynami utrudniającymi dotychczasowy rozwój sportu żużlowego były: brak odpowiednich maszyn i torów. Z brakiem maszyn radzono sobie w sposób różnorodny: bogatsze kluby szukały i zakupywały żużlówki, inne przerabiały maszyny odkupione od zawodników, inne wreszcie zostały zasilane w tabor żużlowy przez samych członków, którzy mając żyłkę żużlową przerabiali różne NSU, Victorie i Velocety. Trudności związane z brakiem maszyn, potwierdziły znane powiedzenie, iż potrzeba jest matką wynalazków. Powstały najbardziej fantastyczne ulepszenia i konstrukcje, które ilościowo wartością techniczną przewyższają znacznie tabor żużlowy przedwojenny. Ówczesny park żużlówek to dwadzieścia kilka maszyn, dziś natomiast każdy nawet najmniejszy klub ma, jeżeli nie kilka, to przynajmniej dwie żużlówki. Ten zapał konstrukcyjny, którego przedstawicielem jest w przeważającej części młodzież, godny jest najwyższej pochwały i uznania.

Drugim kłopotem był brak torów odpowiednich do jazdy żużlowej w trzech zawodników na raz. Pewna ilość bieżni lekkoatletycznych zezwalała co prawda na trening jednoosobowy, ale nie dawała możliwości jakichkolwiek rozgrywek. Niewielka szerokość bieżni i jej twardość, oraz nie zawsze szczęśliwie pomyślane ogrodzenie zewnętrzne, musiały ulec przeróbce w zapale budownictwa torów żużlowych. I tu, tak jak i z maszynami, powstała sytuacja znacznie korzystniejsza, niż przed wojną. Obecnie każdy okręg motocyklowy może poszczycić się posiadaniem dobrego toru zezwalającego na rozgrywki nie tylko międzyklubowe okręgowe, ale i ogólnopolskie. Dwa reprezentacyjne i bodaj że najlepsze w Polsce, to tor w Katowicach na Muchawcu i w Warszawie przy ul. Wawelskiej. Dalsze fundusze zostały przeznaczone na racjonalną konserwację i stałą opiekę nad torami już posiadanymi.

W zakończeniu możemy wyrazić słuszny pogląd, że sytuacja żużlowa napawa nas raczej optymizmem, niż niepewnością jak to było 2 lata temu. Jeźdźcy są i trenują. Narybek młodzieżowy jest chętny do jazdy. Mamy dużą ilość torów oraz wiele maszyn przebudowanych na żużel. Oczekujemy nadejścia nowych Excelsior — i Martin—Japów, zamówionych przez PZM. Tak więc tegoroczny sezon żużlowy, z paroma międzynarodowymi rozgrywkami, zapowiada się bardzo emocjonująco.

Roma

SPORTOWCY CZYTAJCIE „ZK"



Dobrze poinformowani twierdzą, że czytanie naszego pisma pomaga zawodnikom w uzyskaniu pierwszego miejsca w imprezach motorowych. Tego zdania są również Mieloch i Żymirski którzy w czasie ostatniego wyścigu na Ławicy studiują z zainteresowaniem ostatni numer „ZK". A rezultaty patrzcie niżej!

MIELOCH jak zwykle „dobry" na Ławicy

W Poznaniu na torze trawiastym na Ławicy odbyły się wyścigi motocyklowe o nagrodę Międzynarodowych Targów Poznańskich urządzane pod protektoratem „Gazety Poznańskiej". Wyścig wzbudził wielkie zainteresowanie i pomimo niepewnej pogody zgromadził na trybunach i wzdłuż całej trasy przeszło 15 tysięcy widzów.

Wyścigi odbywały się systemem eliminacyjnym, tzn. najpierw rozegrano przedbiegi w poszczególnych kategoriach, a na końcu finał, do którego niestety weszło tylko 4 zawodników. (Duża różnica czasów pomiędzy jadącymi na wyścigowych, rasowych maszynach, Mielochem i Nowackim, a resztą zawodników jadących na motocyklach sportowych). Z pozostałych zawodników jedynie Żymirski Andrzej i Makowski uzyskali czasy kwalifikujące ich do finału.

FINAŁ

Mieloch jechał w finale na wyścigowej DKW-350 z kompresorem i dostał 30 sekund wyrównania (wystartował pierwszy); za nim, po pół minucie, ruszyli Żymirski i Makowski.

Od startu z niewielką przewagą „idzie" Żymirski, lecz Makowski powoli dochodzi go i na wzniesieniu mija. Żymirski nie daje jednak za wygraną i na wirażu „wychodzi" na drugą pozycję. W następnych okrążeniach sytuacja się powtarza, zawodnicy kilkakrotnie mijają się, jednak w ostatnim okrążeniu Żymirski mija Makowskiego i kończy jako drugi.

Wyniki techniczne:

KATEGORIA 250: 1. Milewski 17.13.8; 2. Frasunkiewicz 18.01; 3. Bonin 18.32. KATEGORIA 350: 1. Mieloch 15.19.8; 2. Antoniewicz 16.24.6; 3. Bukowski 16.24.8. KATEGORIA 500: 1. Mieloch 14.47,3; 2. Nowacki 14.48,9; 3. Żymirski 15.31,6. KATEGORIA 200: 1. Szczurowski DKW-125 19.17; 2. Dominiczak 20.45; 3. Bicher 21.31,8. KATEGORIA 125: 1. Szczurowski 18.07,9; 2. Stefański 18.19.4; 3. Koziorowski 20.08.9;

FINAŁ: 1. Mieloch DKW-350 z kompr. — 15.44; 2. Żymirski Triumph-500 15.40,8; 3. Makowski BMW-500 15.42,5.

E. K.

SPORT MOTOROWY u naszych przyjaciół

START JUNIORÓW W MOSKWIE

W parku kultury fizycznej w Moskwie odbył się „pierwszy krok" motocyklowy juniorów. Młodzież stolicy ZSRR na specjalnie przygotowanym ciężkim i trudnym terenie zademonstrowała duże opanowanie maszyn i techniki jazdy. Komisja sędziowska i tłumy publiczności przybyłe na zawody, wyraziły uznanie dla wyczynów młodych sportowców.

W kategorii do 125 ccm pierwszy ukończył bieg 16-letni junior Sokołow, jadący na motocyklu „Moskwicz", osiągając na trasie 25 km czas 33 min. 20 sek.

W kategorii do 750 ccm pierwsze trzy miejsca zdobyli zawodnicy Klubu WWS, uzyskując na dystansie 25 km następujące czasy: 37 min. 04 sek., 38 min. 34 sek., 38 min. 35 sek.

Pierwszy krok motocyklowy zgromadził na starcie 125 zawodników.

Wyścig wykazał, że Moskwa posiada nowe młode kadry, z których w przyszłości wyrosną asy sportu motocyklowego.

NOWY MOTOCYKL SPORTOWY

Przemysł radziecki rozpoczął seryjną produkcję motocykli sportowych typu M-335, które odznaczają się wybitnymi zaletami i pod wieloma względami przewyższają motocykle produkcji zagranicznej. Motocykle M-335 łatwo przebywają przeszkody w postaci stromych wzgórz, piaszczystych wydm lub zasp śnieżnych. Szybkość ich sięga do 120 km/godz.

Fabryka Norton zapowiedziała wprowadzenie dalszych ulepszeń do seryjnej produkcji maszyn wyścigowych typu Manx. Mianowicie, wzorem wyścigówek, tzw. fabrycznych, Nortony seryjne otrzymają głowice z dwoma wałkami rozrządu, hamulce o stożkowych szczękach i piasty z lekkich stopów. Nortony fabryczne o takich udoskonaleniach były wypuszczone w liczbie kilku sztuk już w roku 1937. Ze względu na koszty i skomplikowanie wytwórczości nie ukazały się dotychczas w seryjnej produkcji.

A. Z.

CO UCHWALIŁ WIOSENNY KONGRES FICM?

W ubiegłym miesiącu przedstawiciele 12 państw wzięli udział w Kongresie FICM, który odbył się w Luksemburgu. Tematem obrad były regulaminy sportowe i ich nowelizacja. Najważniejsze zmiany zostały wprowadzone w regulaminie Sześciodniówki, która w tym roku odbędzie się w Szkocji między 12 a 18 września.

Jako dalsze obostrzenie i tak ciężkiego regulaminu, wprowadzono:

Zawodnik jest obowiązany na starcie zapalać maszynę tylko kikstarterem. Jeżeli w ciągu 3 minut nie uruchomi jej, otrzyma punkty karne. Wyłączone z tego są tylko maszyny do 100 cm, wyposażone seryjnie w inne urządzenia rozruchowe np. pedały. Motocykle te, nie mogą jednak brać udziału w zespołach narodowych.

Szybkości przeciętne wyższe o 10 proc. dla jeźdźców w zespołach narodowych, fabrycznych i walczących o Srebrną Wazę.

Zawodnicy powyższych zespołów w wypadku opóźnienia się w 10-procentowych granicach podniesionych szybkości, otrzymują punkty karne dla zespołu. Lecz jako jeźdźcy indywidualni, nie są nimi obciążani.

W zakończeniu obrad ustalono, iż Kongres jesienny odbędzie się w Paryżu, w okresie wystawy samochodowo-motocyklowej.

Jednocześnie wyrażono nadzieję, że udział w tegorocznej Sześciodniówce wezmą następujące państwa: Anglia, Austria, Belgia, Czechosłowacja, Holandia, Polska, Szwajcaria i Włochy.

I. R.

100 nagród dla uczestników konkursu!

Kto zdobędzie mistrzostwa wyścigowe Polski?

Cztery tegoroczne wyścigi eliminacyjne zadecydują o zdobyciu zaszczytnej szarfy mistrzowskiej w kategorii wyścigowej. Będą to:

1) Wiosenny wyścig w Warszawie 15 maja
2) Uliczny wyścig w Poznaniu 6 czerwca
3) Wyścig uliczny w Krakowie 10 lipca i
4) Wyścig o mistrzostwo Warszawy 4 września

Konkurs nasz polega na prawidłowym odgadnięciu nazwisk zawodników motocyklowych, zdobywających pierwsze miejsca (cztery różne kategorie!) w czterech kolejnych eliminacjach, a więc na wytypowaniu mistrzów wyścigowych na rok bieżący (kupon ostatni).

Uczestnicy konkursu obowiązani są do nadesłania czterech kuponów.

Dziś wypełnijcie tylko dwa. Ostateczny termin ich nadesłania mija z dniem 1-go czerwca.

Na załączonych obok kuponach należy do dnia 1 czerwca wypisać nazwiska zdobywców 1-szych miejsc w czterech kategoriach z wyścigu wiosennego w Warszawie i ulicznego w Poznaniu.

Dalsze dwa kupony zamieścimy w numerze „ZK" z dn. 1 lipca i numerze z dnia 15 sierpnia br.

Wynik i ogłoszenie dobrych odpowiedzi nastąpi w dniu 15 września br., a więc po zakończeniu sezonu sportowego.

W skład komitetu konkursowego wchodzą przedstawiciele: Zarządu Głównego PZM, klubów motocyklowych WKS LEGIA, PKM, RKS Skra-Okęcie ZKSO LECHIA i OZM-Kraków oraz Redakcji „Za Kierownicą".

Wykaz nagród jakie zostaną rozlosowane pomiędzy Czytelników „ZK", których wszystkie odpowiedzi okażą się prawidłowe:

20 tomów książek z dziedziny motoryzacji, Wyd. „Prasa Wojskowa"
6 kompletów ogumienia na motocykl — opona i dętka — Stomil wym. 3.00 x 19
10 dętek motocyklowych wym. 3.50 x 19 f-ki Stomil
8 lamp przednich motocyklowych f-ki Marciniak
10 dętek motocyklowych wym. 3.50 x 19 f-ki Stomil
10 akumulatorów motocyklowych 6 V. f-ki Tudor
10 sygnałów elektrycznych 6 V. f-ki Marciniak
16 lampek tylnych z oświetleniem tablicy rejestr. f-ki Marciniak
20 nagród pocieszenia w postaci pudełek z łatkami i wulkanizatorkami (1 pocieszenie — 1 wulkanizatorek i 10 łatek)

CZYTELNICY „ZK"! WEŹCIE MASOWY UDZIAŁ W NASZYM KONKURSIE!

— KONKURS — „ZA KIEROWNICĄ" —

KUPON Nr 1

Pierwsze miejsce w wyścigu eliminacyjnym z dn. 15 maja (Warszawa) zdobyli

w kat. do 130 ccm ....

w kat. do 250 ccm ....

w kat. do 350 ccm ....

w kat. ponad 350 ccm ....

Nazwisko i imię ....

adres ....

nadsyłającego kupon konkursowy

— KONKURS — „ZA KIEROWNICĄ" —

KUPON Nr 2

Pierwsze miejsca w wyścigu eliminacyjnym z dn. 6 czerwca (Poznań) zdobędą:

w kat. do 130 ccm ....

w kat. do 250 ccm ....

w kat. do 350 ccm ....

w kat. ponad 350 ccm ....

Nazwisko i imię ....

Adres ....

nadsyłającego kupon konkursowy

„ZA KIEROWNICĄ"
WYDAWNICTWO M O N
„PRASA WOJSKOWA"
REDAKTOR NACZELNY
WILAMOWSKI ZBIGNIEW kpt.
ADRES REDAKCJI
WARSZAWA
UL. FILTROWA 2/4, POK. 418
TEL. 89400, WEWN. 172
ADMINISTRACJA
WARSZAWA
AL. JEROZOLIMSKIE 55
DRUK Z. G. P. W. NR. 1
Nr. zam. 843. B-77709.